TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Czerwiec 1938 Nr. 6 Rok (XIV)

St. Reszczyński
Wiceprezes P. T. K.

Zjazd Alliance Internationale De Tourisme w Berlinie

Oficjalne otwarcie Kongresu A. I. T. nastąpiło w dniu 27 maja 1938 r. w „Domu Lotników" (Haus der Flieger) w Berlinie.

Z ramienia Polskiego Touring Klubu zgłoszonych było 5 osób, udział zaś wzięli pp. Stanisław Reszczyński, W. Prezes PTK. i p. inż. E. Porębski. Wydział Turystyczny Min. Kom. zgłosił 2 osoby, lecz nikt z ramienia Ministerstwa udziału w Kongresie nie wziął.

W dniu 27 maja o godzinie 10 rano wielka i wspaniała sala recepcyjna w Domu Lotników zgromadziła uczestników Kongresu w ilości 125 osób, delegatów różnych klubów turystycznych z 54 państw całego świata.

Rząd Rzeszy reprezentował Minister W. Goebbels, wojsko — generał Hühnlein, szef wojsk samochodowych Rzeszy, zaś Urząd Turystyczny Rzeszy b. minister Esser.

Przed powitalnymi przemówieniami orkiestra symfoniczna odegrała kilka utworów, następnie zaś na trybunę, przy której wartę honorową pełnili członkowie S. S. — wszedł b. minister Esser i wygłosił dłuższe przemówienie, witając serdecznie uczestników Kongresu.

Minister Esser w swym barwnym przemówieniu zaznaczył, że:

„Żywa i urozmaicona działalność Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) jest skierowana przede wszystkim w stronę rozwoju międzynarodowego ruchu automobilowego. Ze względu na ścisłą łączność istniejącą na poszczególnych odcinkach turystyki międzynarodowej, przez to samo A. I. T. współdziała w sposób wysoce pożyteczny z rozwojem całokształtu turystyki międzynarodowej, realizując w ten sposób swe zadania statutowe. Wskazuje na to tak lista członków, obejmująca organizacje więcej niż 60 państw i liczne stowarzyszenia turystyczne o charakterze ogólnym, jak również i przede wszystkim publikacje A. I. T., które dostarczają każdemu turyście zasadniczych informacji o krajach obcych, bez względu na formę podróżowania przyjętą przez niego przy przekroczeniu granic swego kraju.

Uważam za swój obowiązek podkreślić jak bardzo turystyka niemiecka docenia te prace A. I. T. i z jak wielką przyjemnością wita turystów złączonych w waszej organizacji, gdy przyjeżdżają do Niemiec. Turystyka samochodowa jest tym sposobem podróżowania, któremu śmiało można przepowiedzieć wielką przyszłość, nie tylko ze względu na postępujące stale ulepszenia wozów i dróg, lecz przede wszystkim dlatego, że auto jest tym środkiem przenoszenia się z miejsca na miejsce, który najbardziej odpowiada współczesnej umysłowości i życzeniom współczesnego turysty. Rozwój techniki, handlu, sportu i licznych innych dziedzin życia pociąga nasz wzrok poza granice ojczyzny i kieruje go w stronę postępu ogólnego ludów.

W dniach znużenia pragniemy uzupełnić nasze wrażenia przez kontakt z ludźmi i sprawami nieskończenie różnorodnymi; tego dostarczyć nam jest w stanie jedynie auto. Ono pozwala nam na pochłanianie nieograniczonych przestrzeni, pozwalając jednocześnie na porównywanie bezpośrednie okolic oddalonych. Ono również pozwala nam na bliższe i dokładniejsze zapoznanie się z odrębnościami geograficznymi, kulturalnymi i gospodarczymi każdego kraju.

Również tylko od nas samych zależy aby turystykę samochodową zamienić na pieszą, dającą możność turyście poszukiwania piękna w przyrodzie i nawiązania bezpośredniego kontaktu z mieszkańcami kraju zwiedzanego i pogłębiania w ten sposób znajomości spraw ludzkich przez osobiste obserwacje.

Każdy, kto podróżuje samochodem, kto jest zmuszony do przenoszenia się poprzez góry i doliny i podlega wpływom klimatycznym i meteorologicznym, znajduje się przez to samo w łączności z fenomenami przyrody. Nie może on również nie nawiązać kontaktów z mieszkańcami kraju zwiedzanego, których niewątpliwie zrozumie lepiej korzystając z gościnności ofiarowanej.

Lecz każdy kto mógł zapoznać się bliżej z krajem i jego mieszkańcami, korzystać z ich gościnności, może i powinien zostać współpracownikiem wielkiego zadania, które turystyka sobie postawiła we

wszystkich krajach. Będzie współpracował i rozwijał wzajemne zrozumienie narodów i dorzuci swą cegiełkę do wielkiego gmachu trwałego pokoju pomiędzy narodami. Gdyż pokoj jest tym celem którego realizacja zawsze będzie dążeniem organizacji turystycznych.

Życzę zjazdowi żywotnych sukcesów w jego pracy i pomyślnego przebiegu zjazdu".

Drugi z kolei mówca generał Hühnlein zobrazował wielki dorobek Rzeszy w dziedzinie budowy dróg i rozwoju automobilizmu.

„Mija prawie 10 lat od ostatniego zjazdu A. I. T. w Niemczech, w 1929 r. Od tego czasu zaszły u nas zmiany zasadnicze. Za kilka dni opuścicie stolicę, aby przebiegać różne dzielnice Niemiec drogami Adolfa Hitlera, na tych drogach zapoznacie się z tempem i rytmem pracy, którą spotkacie wszędzie, poznacie tę wielką siłę, która ożywia nowe Niemcy we wszystkich dziedzinach naszego życia".

Więc tempo naszej epoki, a specjalnie tempo motoryzacji jest piorunujące i muszę przyznać, że musimy wydobyć wielki wysiłek, aby dostosować do tego tempa właściwe metody rozwiązywania nasuwających się problemów.

Oto dlaczego, ostatniej zimy, chętnie posłuchałem sugestji Danii zapraszając ten kraj, jak również Szwecję, Norwegję, Finlandję i Holandję na konferencję do Berlina, aby rozstrzygnąć szereg kwestii pilnych do uzgodnienia pomiędzy niemi w zakresie ruchu drogowego. I chociaż nie można było powziąć decyzji formalnie wiążących te kraje na konferencji zorganizowanej poza wszelkiemi stałemi formami organizacyjnemi, jednakże stwierdzić należy zgodność opinii w szeregu zagadnień, tak, iż jeśli zajdzie potrzeba uchwalenia prawa drogowego w którymkolwiek z tych krajów, konferencja ta niewątpliwie ułatwi rozwiązanie problemów ruchu drogowego.

Niezwykły impuls jaki został nadany przez głowę naszego państwa, Führera i kanclerza Adolfa Hitlera, skróca ogromnie drogę w instancjach Rzeszy i pozwala na szybkie rozwiązywanie wszystkich zagadnień, dzięki porozumieniu pomiędzy partją i państwem.

Wiem, że obecnie ograniczenia dewizowe i ograniczenia celne stworzyły wokół niektórych państw mur prawie nie do przebycia. Jest to zagadnieniem polityki ekonomicznej, aby te trudności usunąć. Jeśli chodzi o nas, automobilistów, nasze wysiłki winny skoncentrować się na własnym odcinku. Wypowiadam opinię, iż nadszedł czas, aby usunąć ostatecznie tryptyki i zezwolenia celne. Znam liczne objekcje wysuwane przeciw temu poglądowi, zmierzającemu do całkowitego usunięcia wszystkich tych papierków celnych z życia automobilisty, i rozumiem że nie zyskuję na popularności wygłaszając taką myśl. Moim jednak zdaniem, zezwolenie na prowadzenie wozu i świadectwo rejestracji, oba dokumenty wystawione na jednym formularzu ustalonym w obrocie międzynarodowym, powinny być wystarczającymi dokumentami na przejazd granicy na całym świecie.

Zresztą każdy kraj przedsięweźmie swe środki ostrożności, aby się zabezpieczyć przed sprzedażą wozu wprowadzonego nielegalnie do kraju.

Niemcy, które przez swe położenie geograficzne są krajem posiadającym najwięcej granic na przejazdy i które stanowią szlak przejazdowy z północy na południe i ze wschodu na zachód, umieją należycie ocenić wysiłki A. I. T. zmierzające do ułatwień w rozwoju turystyki automobilowej."

Nagrodzony oklaskami generał Hühnlein schodzi z mównicy, aby ustąpić miejsca ministrowi propagandy Rzeszy Dr. Goebbelsowi.

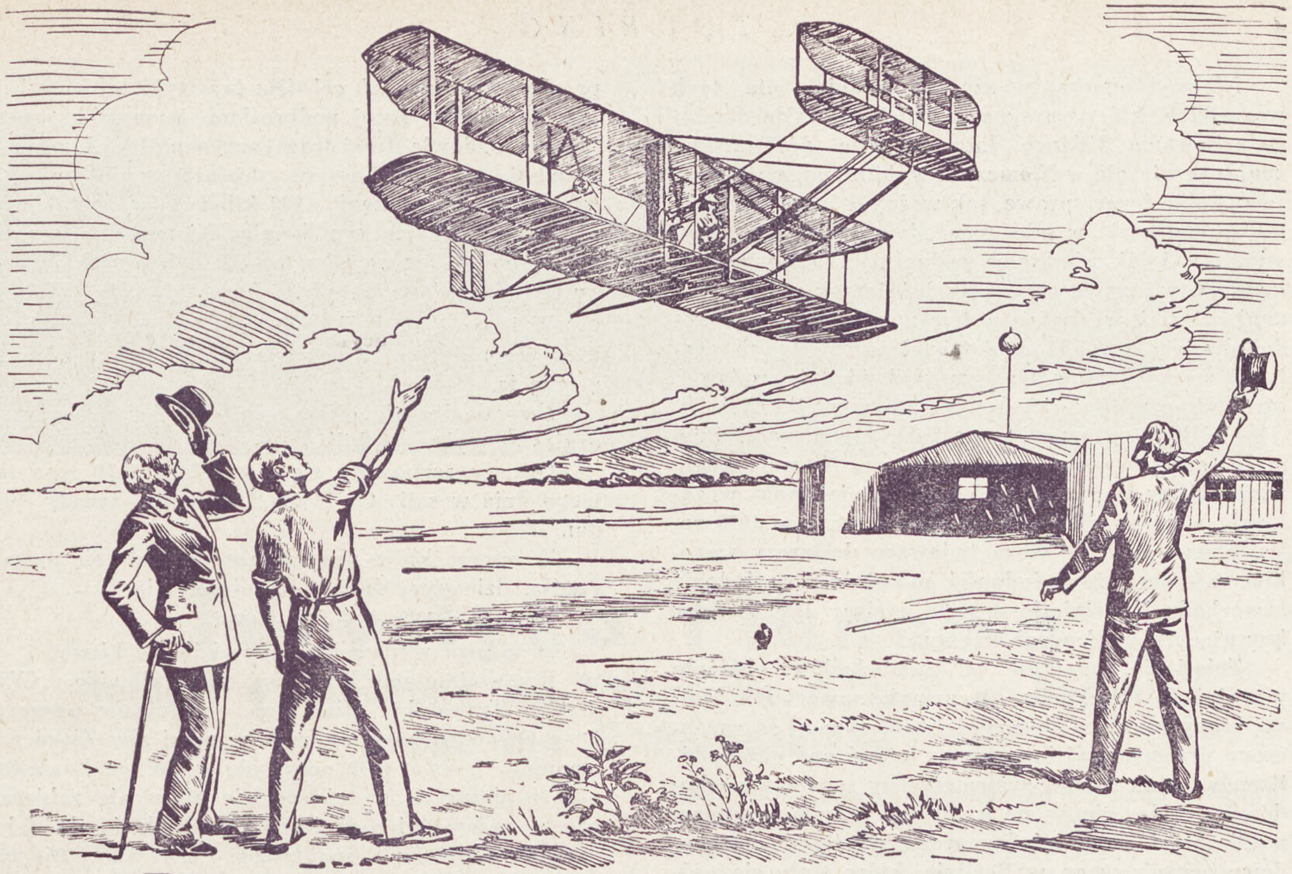
Przemówienie to zawiera wiele ciekawych, specjalnie dla nas, momentów i dlatego poświęcamy mu więcej miejsca.

„Jest to dla mnie zaszczyt i szczęście, że mogę w stolicy Rzeszy serdecznie powitać Alliance Internationale de Tourisme, w tym roku w którym obchodzi ono 40-lecie swego założenia. Nie jest to przypadek, że zjazd poświęcony przede wszystkim turystyce automobilowej odbywa się w kraju, który szczyci się z posiadania wśród swych synów dwóch wielkich wynalazców Daimlera i Benza.

Położenie geograficzne Niemiec w sercu Europy nadało nam charakter kraju tranzytowego i turystycznego. Główne szlaki europejskie przechodzą przez Niemcy. Od wieków średnich, droga prowadząca z Italii na wybrzeże bursztynowe przechodziła przez nasze terytorium i tysiące karawan handlowych ciągnących z Francji, Anglii i Brabancji szło co roku drogami niemieckiemi w kierunku Polski, Rosji i Bosforu.

Nawet wynalazek dróg żelaznych nie zmniejszył znaczenia Niemiec dla międzynarodowego ruchu turystycznego. Przeciwnie ten wynalazek był raczej środkiem większego zbliżenia ludów i wykreślił w stosunkach ogólnych drogi zupełnie nowe.

Wiek XX wybitnie pozostaje pod wpływem samochodu i samolotu, które skróciły przez swą wielką szybkość, i to w stopniu uprzednio nie do pomyślenia, dystanse pomiędzy narodami. Podróże przez kraje cudzoziemskie nie są obecnie przywilejem środowisk zasobnych w środki materialne. Między innemi motor uwolnił człowieka od konieczności korzystania z marszrut ustalonych i dał mu możność układania swej indywidualnej marszruty dostosowanej do jego osobistych zainteresowań turystycznych i celu podróży.



Pierwszy lot trwał 12 sekund...

Zaledwie 12 sekund trwał pierwszy lot braci WRIGHT, w Kitty Hawk, w pamiętnym dniu 19 grudnia 1903 r. Ale te 12 sekund zapoczątkowało epokę współczesnego lotnictwa.

Jakkolwiek ten pierwszy prymitywny samolot daleki był od doskonałości, jedno w nim było bez zarzutu—smarowanie, gdyż bracia WRIGHT już wówczas mieli możność skorzystania z wieloletniego doświadczenia f-y Vacuum Oil Company, a zatym pierwszyw świecie samolot motorowy był smarowany olejem MOBILOIL.

F-a VACUUM OIL COMPANY powstała u kolebki wieku techniki; jej imię jest nierozdzielnie związane również z rozwojem lotnictwa. Od tego pierwszego pionierskiego lotu Mobiloil okazał się niezawodny podczas lotów na przestrzeni miliardów kilometrów. Do samolotów, w których smarowanie silnika ma znaczenie, decydujące o życiu, używany jest MOBILOIL.

Doskonałość tego oleju wykazała się również w przemyśle automobilowym. Przeszło 70-letnie doświadczenie daje f. Vacuum Oil Company możność wytwarzania oleju, który pod nazwą MOBILOIL stał się w całym świecie uosobieniem pojęcia wysokiej jakości i niezawodnych zalet. Miliony automobilistów używają tego oleju, wiedząc, że nie tylko zapewnia on spokojną i bezpieczną jazdę, ale również umożliwia osiągnięcie wyższej wydajności i najlepszej konserwacji. MOBILOIL przyczynił się do szybkiego postępu techniki samochodowej i dopomaga do jej dalszego rozwoju.



GARGOYLE **Mobiloil**

VACUUM OIL COMPANY S.A.

Niemcy otworzyły szeroko granice dla tych wszystkich, którzy pragną je odwiedzić. Oto dlaczego usiłowania Alliance Internationale de Tourisme znajdują właśnie w Niemczech wybitne poparcie. Zdajemy sobie jasno sprawę, jak ważnym jest uproszczenie formalności w międzynarodowym ruchu turystycznym i jak wielkie są zasługi A. I. T. w tym zakresie. Stworzenie tryptyków, książeczek z dokumentami celnemi, wydawnictw kartograficznych, przewodników językowych, uzyskanie ułatwień celnych w całym szeregu krajów dla turystyki międzynarodowej, oto główne zdobycze które chciałbym podkreślić.

Dzięki programowi motoryzacyjnemu w wielkim stylu, opracowanemu przez Führera, Niemcy mogły uzupełnić w znacznej części swe zaniedbania w zakresie motoryzacji, które istniały jeszcze w 1933 roku. Skonstruowanie wozu ludowego dostarczy szerokim rzeszom naszej ludności sposobności posiadania samochodu i podniesie o setki tysięcy ilość wozów kursujących po drogach Rzeszy.

Zniesienie podatków od samochodów obniżyło poważnie u nas koszty utrzymania samochodu. Dalsze etapy rozwoju niemieckiej motoryzacji są zaznaczone przez rozwój intensywny badań nad automobilizmem, przez rozwój systematyczny sportu samochodowego, który cieszy się u nas specjalnym uznaniem publiczności, przez międzynarowe wystawy samochodowe organizowane w Berlinie, które stały się największemi imprezami tego typu w Europie i które współdziałają w sposób nadspodziewany w tworzeniu co roku kadr miłośników auta, i, last not least, przez budowę, podjętą w szerokich rozmiarach, dróg samochodowych, autostrad Rzeszy, nazywanych drogami Führera.

Również w odniesieniu do automobilistów cudzoziemców przeprowadzono, z inicjatywy władz, liczne zarządzenia zmierzające do zadowolenia ich życzeń; zniesienie podatku od pobytu automobilistów cudzoziemców w Niemczech, uproszczenie formalności celnych, zniesienie międzynarodowego prawa prowadzenia i międzynarodowego świadectwa, to dało w rezultacie zdwojenie ilości turystów w Niemczech w porównaniu do 1932 roku.

Ruch wewnętrzny turystyczny:

rok 1932 turystów	14,305,000
rok 1932 noclegi turystów	49,000,000
rok 1937 turystów	27,000,000
rok 1937 noclegi turystów	103,000,000

Przyjazdy gości zagranicznych:

rok 1932 turystów	1,114,000
rok 1932 noclegi turystów	2,673,000
rok 1937 turystów	2,400,000
rok 1937 noclegi turystów	7,000,000

Rząd narodowo socjalistyczny Rzeszy ma silną wolę uczynienia z Niemiec, kraju tak bogato obdarzonego przez naturę, najbardziej pociągającego obwodu turystycznego.

Jeśli przybyliście do Berlina w samochodzie, być może jechaliście jedną z naszych nowych autostrad, możecie przeto ocenić sami doniosłe znaczenie tych dróg dla turystyki międzynarodowej. Gdyż to jest przede wszystkim ich cel. Dla turystyki tej były i są one budowane. Tutej podkreślam, że myślimy specjalnie o budowie drogi transkontynentalnej Londyn—Stambuł, o którą wasze stowarzyszenie zabiega, a która na przestrzeni 1000 kilometrów przebiegać będzie przez terytorium Niemiec. Niemcy stawiają sobie za punkt honoru, aby ten odcinek projektowanej autostrady był specjalnie piękny.

W imieniu A. I. T. przemówił Dr. Henneberg (Szwajcar) dziękując gospodarzom za tak serdeczne przyjęcie.

Na zakończenie oficjalnego otwarcia Kongresu orkiestra wykonała kilka utworów.

Obrady rozpoczęły się o godzinie 11,30 tego samego dnia w sali „C" Domu Lotników i trwały dwa dni.

Ze spraw, które nas dotyczą, znalazły się na porządku dziennym dwie — a mianowicie:

1) sprawa Kongresu w r. 1939,

2) sprawa wydawania tryptyków na Litwę.

Przewodniczący Kongresu odczytał pismo Wydziału Turystyki Min. Kom., podpisane przez p. Dr-a Orłowicza, w którym Min. prosi aby Zjazd następny t. j. w r. 1939 odbył się w Polsce. Ponieważ nikt z obecnych w tej sprawie głosu nie zabierał, przeto przewodniczący Zjazdu zwrócił się do delegacji P. T. Klubu z zapytaniem czy akceptuje ten wniosek.

W imieniu naszego klubu wniosek przyjęliśmy z tym jednak, że Min. Kom. dodatkowo zaproszenie potwierdzi. Natychmiast wystosowaliśmy odpowiednie pismo „ekspres" do Min. Kom. z prośbą o telegraficzną odpowiedź, której jednak nie otrzymaliśmy.

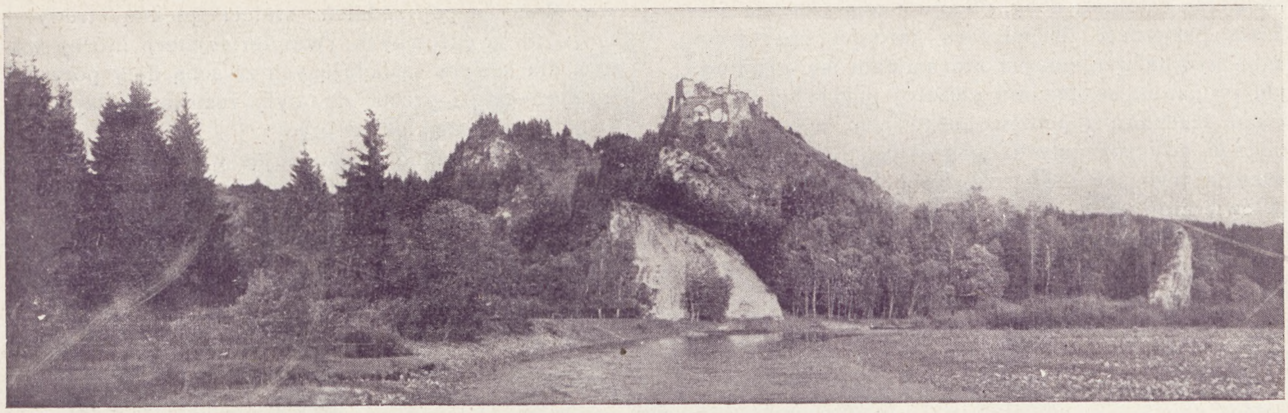
Zaznaczamy, że o tego rodzaju wniosku ze strony Min. Kom. delegacji klubu nic nie było wiadome, a stała się rzecz przykra, że wnioskodawcy w ogóle na Zjeździe nie było. Szkoda, że Min. Kom. nie upoważniło delegatów klubu do reprezentowania Wydz. Turystyki na Kongresie.

W sprawie Litwy — przewodniczący zaznaczył, że wobec nawiązania normalnych stosunków dyplomatycznych pomiędzy Polską a Litwą nic nie powinno stać na przeszkodzie, aby zawarta została t. zw. umowa tryptykowa. Przewodniczący zwrócił się w tej sprawie do delegacji PTKlubu, która stwierdziła, że żadnych zastrzeżeń z naszej strony niema. Zaraz po tym punkcie porządku dziennego Prezes Stowarzyszenia Turystycznego na Litwie — przedstawił się Delegacji P. T. Klubu i zaproponował jak najszybsze załatwienie sprawy tryptyków.

W drugim dniu obrad p. inż. Porębski wygłosił referat na temat nowych form turystyki międzynarodowej.

Należy podkreślić zarówno świetną pod każdym względem organizację Kongresu jak i przepych z jakim organizatorzy wystąpili.

Wspaniałe i imponujące przyjęcie w sali lustrzanej Domu Lotników oraz w najbogatszym hotelu „Aldon" — olśniło uczestników Kongresu, a przejażdżka 17-ma yachtami z zamku Marquardt do Portu Lotniczego pod Potsdamem pozostawiła niezapomniane wrażenie z pobytu w Berlinie.



Czorsztyn: Zamek Fot. H. Poddębski

Turystyka Planowa

Referat wygłoszony na Kongresie A. I. T. w Berlinie przez inż. E. Porębskiego

Część I.

Referat polskiej delegacji został przyjęty w całości i bez dyskusji, a wniosek wiceprezesa Dyr. Reszczyńskiego jednomyślnie uchwalony. Wniosek ten ułożony w porozumieniu z Wydziałem Turystyki Min. Komunikacji, przewiduje powoływanie zrzeszeń zawodowych w różnych krajach, przy organizowaniu wycieczek zbiorowych, by fachowcy różnych zawodów, mogli z danego kraju wynieść jak największe korzyści i poznać współczesność rozwojową, postęp i zdobycze na tym polu, które ich interesuje.

Nawiązując do zeszłorocznego zjazdu A. I. T. w Marokku francuskim, delegacja polska musi wyrazić pełne uznanie zarówno inicjatorom jak i organizatorom kongresu z dwu powodów:

1. Za wzorową organizację samego zjazdu i
2. Za wybór miejsc godnych zwiedzenia, które w pamięci uczestników pozostawiły niezatarte wspomnienia i na długo będą istną skarbnicą wrażeń.

Pamiętając o tym, delegacja polska będzie się starała przy najbliższej okazji organizowania zjazdu A. I. T. w Polsce, dostarczyć maksimum okazji do poznania najciekawszych okolic, ludzi, folklorystycznych przejawów życia i to takich, jakie mogą zadowolić tak wybrednych znawców, jak przedstawiciele A. I. T.

Liczne dyskusje i rozważania na ten temat, przeprowadzone w Polskim Touring Klubie, zrodziły myśl, którą pragnęlibyśmy tu wyłożyć i przedyskutować z przedstawicielami międzynarodowego ruchu turystycznego.

Już w ubiegłym roku poruszała delegacja polska skomplikowane zagadnienie turystyki międzynarodowej, krępowanej w wielu krajach, nie wyłączając i naszego, trudnościami dewizowymi i paszportowymi.

Trudności te tracą jednak swe ostrze, gdy wycieczkę turystyczną organizuje się pod hasłem jakiejś myśli przewodniej. Mamy więc grupowe i to bardzo liczne wyjazdy, kierowane na wystawy światowe, wielkie uroczystości narodowe, religijne, lub na kongresy naukowe. Trudności istnieją raczej dla tych osób, które samoistnie wybierają się w podróż wypoczynkową, lub dla własnej przyjemności, bez wyraźnie określonego celu użytecznego lub ideowego. Z tego widać, że władze wszystkich państw widzą chętnie podróże zbiorowe, podejmowane przez swych obywateli dla jakichś konkretnych celów. I to jest słuszne. W grupie, mającej cel określony, mniej jest okazji do banalnego spędzenia czasu, marnowania okazyj i szukania nieraz kosztownych, a niewybrednych rozrywek, wypaczających pogląd na istotną wartość danego narodu, wśród którego się chwilowo przebywa.

Część II.

Chcąc należycie zrozumieć naszą myśl przewodnią, musimy się cofnąć do czasów przedwojennych, gdy turysta wybierał się w świat samotnie, rekrutował się przeważnie ze sfer arystokratycznych lub artystycznych, a za najwłaściwszego przewodnika miał Beadeckera. Zwiedzano pedantycznie ruiny i zamki, kościoły i galerie obrazów, przeżuwano historię, jednym słowem wżywano się w czasy przeszłe, a o teraźniejszości wyrabiano sobie sąd z tarasu wykwintnego hotelu. Tego rodzaju turystyka, uprawiana przez elitę umysłową, choć miała swe walory dla wzajemnego poznania się narodów, dla nawiązania przyjaznych kontaktów—dla poznawania życia w jego codziennych przejawach, była stracona.

Turystyka współczesna nie powinna się, naszym zdaniem, ograniczać wyłącznie do podziwiania dorobku minionych wieków. Nierównie cenniejszym jest poznanie radości i trosk współczesnych, osiągnięć

i zdobyczy ostatniej doby, planów i zamiarów na najbliższą przyszłość. Współpraca narodów oparta powinna być na wzajemnym zrozumieniu się, gruntownym poznaniu, nawiązaniu szczerej przyjaźni, wzbudzeniu szacunku i podziwu u turysty, a to da się osiągnąć, gdy poznamy dany kraj nietylko z punktu widzenia jego świetnej przeszłości, lecz nieraz jeszcze świetniejszej, a nawet na bohaterskim wysiłku opartej. teraźniejszości.

Ta teza prowadzi nas już do właściwego rozwiązania metod turystyki nowoczesnej.

Część III.

Naszym zdaniem najlepiej poznają się ludzie bądź to tej samej sfery, bądź tego samego zawodu. Jakkolwiek wszystkich będą interesować: piękno przyrody danego kraju, specyficzne cechy, obyczaje i cały folklor, to jeszcze większe korzyści wyniesie każdy turysta, gdy znając jego zawód, a tym samym i jego upodobania, damy mu okazję do zaznajomienia się ze zdobyczami danej dziedziny zawodowej. Nauczyciela będą interesowały szkoły i młodzież, inżyniera — drogi i miasta lub fabryki, lekarza — sanatoria i uzdrowiska itd. Takie zetknięcie się ludzi z różnych krajów na terenie wspólnych zainteresowań zawodowych może, a raczej śmiało powiedzmy musi, dać i tym którzy zwiedzają i tym którzy demonstrują poważne korzyści.

Czem innym są bowiem kongresy naukowe, na które zjeżdżają się wyłącznie głębocy specjaliści nieraz o tak wąskich zainteresowaniach zawodowych, że nie ogarniają całości i nie interesują się możliwościami wymiany usług, a czym innym stać się mogą gromadne wycieczki turystyczne zgrupowanych zawodowców.

Zawodowiec tym bowiem różni się od specjalisty, że z każdej okazji stara się wyciągnąć wnioski praktyczne. Kupcy na wycieczce turystycznej będą myśleli, co w danym kraju można sprzedać ze swego kraju, albo co nowego stąd do własnego kraju sprowadzić. W podobny sposób będzie myślał inżynier, lekarz czy inny zawodowiec, a wiemy, jak często nieraz drobna uwaga, przelotnie rzucona myśl przez obcego obserwatora, stwarza nowe możliwości rozwojowe, rodzi nowe idee.

Wędrówka zawodowców nie jest zresztą ideą nową. Mamy z poprzednich stuleci piękną tradycję majstrów wędrownych (Wandermajster) której wyniki dla krajów sąsiadujących ze sobą dały początek nowych gałęzi przemysłu, były rezultatem wymiany ludzi i wymiany metod pracy.

I jeszcze jedno. Organizując wycieczki zbiorowe dla różnych grup zawodowych, nie możemy pominąć demokratycznego nastawienia naszych czasów. Byłoby ze wszech miar pożądanym, by obok inżyniera, zjawił się też majster i robotnik z tej samej grupy zawodowej lub specjalności.

Jeśli te poglądy znajdą uznanie obecnego tu grona członków A. I. T., to projektodawca przyszłych wycieczek turystycznych, mam wrażenie, będzie miał wielkie ułatwienia w układaniu programu i wyborze objektów godnych zwiedzenia. Nie potrzeba pomijać i tego szczegółu, że wprowadzając w orbitę zainteresowań turystów możliwość zwiedzania fabryk, zakładów przemysłowych, czy urządzeń wielkomiejskich (oczywiście dla specjalistów) spotkamy się z wielkim uznaniem tych, których odwiedzimy.

Na zakończenie pozwolimy sobie jako pierwszą próbę tego rodzaju turystyki celowej zaproponować wstawienie do programów objektów zwiedzanych — fabryk samochodowych, przykładów budownictwa dróg, oraz godnych zwiedzenia objektów instalacyj wielkomiejskich, jak porty rzeczne, elektrownie, zakłady wodne i t. p.

Jako drugą propozycję o międzynarodowym charakterze wysuwamy próbę zorganizowania wycieczki specjalistów, a więc inżynierów i budowniczych dróg, inżynierów samochodowych, oraz pracowników administracyjnych miejskich, dla zwiedzenia w różnych krajach urządzeń tego typu.

Ten przykład jest tylko jednym fragmentem. Przy każdej nowej imprezie wycieczkowej organizatorom programów turystycznych nasuwać się będą coraz ciekawsze i wartościowsze pomysły, co w sumie wniesie olbrzymie ożywienie, ogarnie szeroką falą zainteresowania zwiedzających, a w ostatecznym rezultacie da, po niedługim nawet okresie czasu, poważne korzyści wszystkim krajom, zbliżając je jeszcze bardziej do siebie przez poznanie środowisk i ludzi, osiągnięć materialnych i zdobyczy kulturalnych, które przy turystyce dotychczasowego typu są mimowoli pomijane.



Chełmno: Widok ogólny Fot. H. Poddębski



Mgr. St. Zagożdżon

Kraina barci — ziemia Kurpiów, leży pomiędzy dopływami prawego brzegu Narwi. Od wschodniej granicy Kurpie sięgają Kolna — z zachodniej dochodzą do Przasnysza. Od północy graniczą z Prusami Wschodnimi, od południa z rzeką Narwią i Ostrołęką. Teren niziny, bagnisty i podmokły, ongiś porośnięty gęstwiną puszczy Zielonej, zwanej również Myszyniecką, Różaną, lub Kurpiowską.

Kurpie — bartnicy, zawsze byli ludem wolnym, nigdy nie znali pańszczyzny, rządzili się własnymi prawami, a władzą najwyższą był starosta bartny, obierany z pośród najbardziej znanych bartników. Poza bartnictwem trudnili się rybołówstwem, kopaniem bursztynu i wytapianiem rudy żelaznej.

Żyjąc w odrębnej społeczności, stworzyli własną kulturę, odrębną z ducha i przystosowaną do specjalnych warunków gospodarczych, w których bytowali. Charakterystyczne jest ich budownictwo z drzewa domów mieszkalnych krytych strzechą i kościołów drewnianych pięknie zdobionych własnymi motywami. Budownictwo i zdobnictwo Kurpiów zawiera wiele podobieństwa do architektury góralskiej. Szczyty chałup stanowią wymyślną ozdobę i majstersztyk ciesielskiej roboty i zmysłu dekoracyjnego cieśli-kurpia.

Ornamenty cięte, blachy przybijane, listwy szczytowe bogato zdobione, zakończone „śparogiem", t. j. profilowanym ornamentem przypominającym łeb konia, jako główny motyw dekoracyjny cechują budowle Kurpiów. Często między „śparogiem" trafi się krzyż. Nad drzwiami motyw słońca, jak u górali. W izbie pasiaki, kilimy kurpiowskie, a na ścianach niezwykle oryginalne wycinanki naklejanki robione zwykłymi nożycami do strzyżenia owiec. Paziki (pawie), psiejoki (koguty), leluje, zjazdy (gwiazdy). Za-



Pasieka na Kurpiach. Charakterystyczne ule kurpiowskie — stare pnie — odwieczne barcie. Fot. St. Plater-Zyberk



Procesja Bożego Ciała na Kurpiach. Fot. Photo Plat.

miast miastowych firanek, wycinanki z różnokolorowej bibułki, t. zw. śiranki, zdobne w kolorowe róże. Pd sufitem wisi pająk ze słomki i bibułki, zbliżony do tych, jakie widzimy w ozdobach choinkowych wzorowanych na wyrobach ludowych. W okresie Wielkiego Tygodnia młodzież szykuje pisanki z motywami używanemi w wycinankach i zdobnictwie budowlanym.

Kurpie — lud to nabożny, często spotkać można krzyż lub kapliczkę, a nawet grupy krzyży, na rozstajnych drogach.

Kapliczki ze Świętym Janem ustawiają najczęściej nad wodą. Największa ilość krzyży pochodzi z okresu przed rokiem 1864, gdyż w tym czasie generał Murawiew wydał rozporządzenie zabraniające naprawy starych krzyży i stawiania nowych, naturalnie poza obrębem cmentarzy. Było to postanowione celowo, aby uniemożliwić w ten sposób zaznaczania grobów poległych powstańców, chowanych z polecenia władzy carskiej nie na cmentarzach, a na rozstajnych drogach i t. p.

Na piaszczystych wydmach rosną tu jałowce, dochodzą-

Kurpianki.



Fot. Photo-Plat.



Wesele na Kurpiach. Fot. Photo-Plat.

ce nieraz do wysokości kilku metrów. Z owoców jałowca Kurpie wyrabiają nadzwyczaj smaczny napój orzeźwiający nazywany „psiwem". Na zachód od Kadzidła w torfowiskach Karaski znajdują się rogi łosi, jeleni oraz kości dawnych zwierząt. Z rzeki Narwi wydobywają pnie czarnego dębu i srebrno-szarego jesionu, pozostałości lasów nadnarwiańskich.

Specjalnie oryginalne stroje zachowały kurpianki. Zlistek (staniczek) z atłasu, lub aksamitu, koszula wyszywana, spódnica pasiasta, a na głowę czułek ze złotym szychem.

Chcąc poznać folklor kurpiowski, trzeba wybrać się na odpust do Myszyńca, lub na wesele. Wypyty, rajby, rozpleciny, wynosiny — oto nazwy poszczególnych obrzędów ślubnych, a wszystko ze śpiewami i muzyką; (skrzypki, bas, klarnet, „bamben" i harmonia) z nieodłącznymi dowcipami, z dużym zmysłem humoru improwizowanemi, dadzą niezapomniany obraz tej części Polski, zapomnianej przez turystów, a tak naprawdę wartej zwiedzenia.

W drodze do miasta przez puszczę



Fot. H. Poddębski

Na Kurpiach najciekawsze miejscowości godne zwiedzenia są następujące: Kolno, XIII w. Nowogród, nad rzeką Pisą, posiadający muzeum kurpiowskie w którym znajduje się ciekawy zbiór świątków ludowych, bursztynów kopalnych, kilimów, haftów, wycinanek, pisanek, starych narzędzi do gospodarstwa domowego, rolniczego, bartniczego i rybołóstwa.

Przejazd przez wsie kurpiowskie daje niezwykłe gdziekolwiek indziej wrażenia. Chaty drewniane, budowane stylem kurpiowskim, ze wspomnianym już „śparogiem" ustawione szczytem do drogi.

Drzwi, okiennice i węgły chat są malowane kolorowo: niebiesko, czerwono, lub zielono z białym nieodłącznym. Rozkład wnętrza wszędzie jeden i ten sam. Sień, z jednej strony sieni izba, a za nią alkierz, z drugiej strony sieni, komora. W izbie główne miejsce zajmuje komin, pod ścianami kredens, łóżka, ławy.

Od Myszyńca do granicy niedaleko. Wieś kurpiowska Dabrowa, leży już niedaleko granicy, a dalej inny już świat — Prusy Wschodnie.

Po tamtej stronie czerwienią się mury i dachówki — po tej drewniane, gontem kryte chaty — żywe w kolorach i oryginalne w architekturze.

Oto w telegraficznym skrócie ziemia kurpiowska. Jeśli do tego dodam, że łąki tam są zieleńsze, kwiaty mocniej pachną i że jest to kraina miodem i mlekiem płynąca, może ktoś z czytelników zdecyduje się jechać na Kurpie. Trzeba to zrobić nie odkładając, a żaden turysta tego nie będzie żałował.

UWAGA.

Dla orientacji podajemy: w Myszyńcu odpust w pierwszą niedzielę po Zielonych Świątkach, a Przemienienie Pańskie (8.VIII) przenoszone jest na najbliższą niedzielę. Targi w czwartki. Jarmarki: roczny w środę po Nowym Roku, 25.III, 7.VI, 29.IX, 11.XI. Miesięczne — w środy po pierwszym każdego miesiąca.

Szlak polecany: Ostrołęka, Myszyniec, Nowogród, Łomża.



Chaty kurpiowskie. Walkowo koło Myszyńca Fot. H. Poddębski



Hechtsee — koło Kufstein. Fot. S. Sakowska

Stefania Sakowska

Podróż po Austrii

W maju r. b. od 7-go do 22-go urządziło austriackie biuro Propagandy Komunikacji, wspólnie z Automobil-Klubem i Touring Klubem Wiedeńskim, międzynarodową propagandową wycieczkę po Austrii, zapraszając na nią zagranicznych przedstawicieli organizacji samochodowych. Zaproszono i Polski Touring Klub, który miałam zaszczyt reprezentować. Punktem zbornym wycieczki był Salzburg, do którego zjechało 40 osób, przedstawicieli 14-tu narodowości.

Trasa wycieczki prowadziła od Salzburga, romantycznie pięknego, stanowiącego wspaniałe tło dla corocznie odbywających się Festivali teatralno-muzycznych, przez pełne pogody i uroku St. Wolfgang, wzdłuż szeregu cudownych jezior, poprzez Gmunden, Bad Ischl, Halstatt — oryginalnie położone wśród skał miasteczko, od którego wywodzi się nazwa Salzkamergut — przez fantastycznie piękną serpentynę, t. zw. Gesaüse, wijącą się wśród groźnych skał, przeciętych wartką rzeką górską, poprzez Mariazell, słynne z obrazu cudownej Matki Boskiej — Melk z jego imponującym na wysokim wzgórzu, położonym klasztorem Benedyktynów, posiadającym w swojej bibliotece pierwsze, najstarsze druki — do Wiednia.

W Wiedniu, w którym, prócz retrospektywnego rzutu oka na miasto z jego czystą, piękną architekturą i monumentalnymi gma-

Kanzelhöhe (1500 mtr.) nad Ostiachersee. Typowa architektura Karyntii



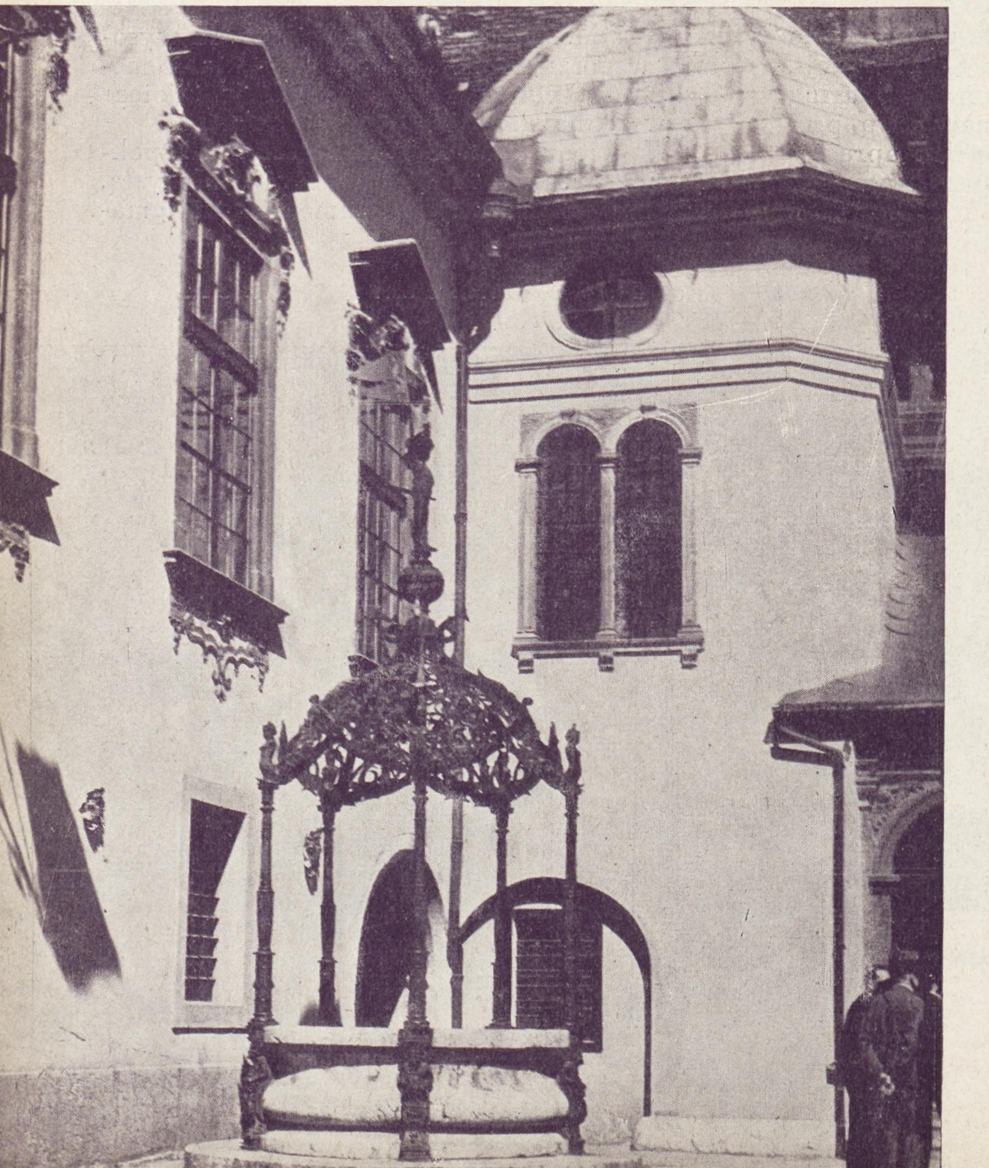
Fot. S. Sakowska

chami, pokazano nam świetnie nadającą się do wycieczek weekendowych okolicę: Baden i Gumpolskirchen ze słynną szkołą przemysłu winiarskiego, gdzie częstowano nas 7-ma gatunkami wspaniałego Gumpols-Kirchnera i wesołymi piosenkami. Stamtąd, przez Rax i słoneczny Semmering pojechaliśmy do Grazu, dalej pełna wdzięku Pakstrasse poprowadziła nas do jednego z najmodniejszych kąpielisk koło Klagenfurtu nad Wörtersee— Velden. Stamtąd kolejką linową dostaliśmy się na Kanzelhöhe nad Ostiachersee (1500 mtr.), z której roztacza się fantastyczny widok na cały szereg jezior, dolin — pasm górskich etc., dalej przez słynną Gross — Glocknerstrasse dojechaliśmy na wysokość 2200 mtr. do zaśnieżonego Gross-Glocknerhausu i panoramy wspaniałych lodowców Gross-Glocknera. W dalszej drodze zatrzymaliśmy się w Bad Gastein — słynnym, radioaktywnym uzdrowisku, w Zell am See, zamku Mittersill i Insbrucku. Końcowym etapem wycieczki były najmodniejsze dziś stacje sportu narciarskiego: przepiękne Kitzbühel i St. Anton (1500 mtr.), które ukazało się nam w dziwacznej jak na majową porę szacie — bo w głębokim śniegu, kontrastując krańcowo z pełną wiosną dolin Tyrolu, czy Salzkamergutu. Wycieczka zakończyła się w Bregenz nad jeziorem Bodeńskim, skąd każdy uczestnik wycieczki wracał do swojej Ojczyzny.

Przewidziane było przejechanie ponad 2000 km. dwoma luksusowymi autokarami. Nastrój wśród uczestników wycieczki doskonały — prosty i serdeczny. W ciągu paru godzin ludzie byli już zaprzyjaźnieni z sobą i jak gdyby zżyci. Wszystko co kierownictwo wycieczki pokazało — przeszło całkowicie nasze oczekiwania.

Widzieliśmy dosłownie wszystko, co może poinformować cudzoziemca o pięknie, kulturze, celowej rozbudowie i organizacji turystycznej Austrii. Otrzymaliśmy przy wyjeździe z Salzburga najdokładniej zestawiony „rozkład jazdy" sporządzony przez Wiedeński Touring Klub, w kórym uwzględniony był dokładny kilometraż z jednej miejscowości do drugiej, nazwa każdej znajdującej się na trasie rzeczki, miasteczka, ruin, szczytów górskich etc., dalej przeszkody, na które automobilista natrafi—hotele, w których można się zatrzymać, wreszcie opis wszystkiego, co jest godne widzenia w każdym mieście.

Graz. Fragment dziedzińca z XVI wieku



Fot. S. Sakowska

Ten drobiazgowy program znakomicie ułatwiał orientowanie się w terenie oraz obliczenie, ile kilometrów mamy każdego dnia do przebycia, co zwiedzimy i zobaczymy. Prócz tego „rozkładu jazdy" każdy z nas dostał wspaniałą mapę Austrii, z której czytało się, jak z książki — w każdej zaś miejscowości prócz drobnych, małych, czy też kosztowniejszych upominków w formie plakiet automobilowych, proporczyków etc. mieliśmy przygotowane pięknie wydane prospekty i wydawnictwa propagandowo - turystyczne. Wspaniałe drogi samochodowe, wijące się nawet wśród wysokich, skalistych ścian, dokładne ich znakowanie pozwalają nawet wielkim, szerokim, wygodnym autokarom wdzierać się na zdawałoby się, niedostępne tereny.

Wszędzie pracują robotnicy nad naprawą czy to zbyt wąskich dróg, czy też zupełnie

nowych szlaków, kując w skałach gigantyczne budowle, przekształcające się później w mocne niezniszczalne mosty, nasypy i drogi górskie.

Informowano nas o tym, że w niedługim czasie ma powstać parę autostrad na wzór autostrady, łączącej Monachium z Salzburgiem, co jest najwyższym luksusem z punktu widzenia automobilisty, któremu autostrada daje największe sportowe i turystyczne możliwości.

Jazda autostradą, pozwalająca autokarom na rozwinięcie 80 — 90 km., szybkości na godzinę, mówi sama za siebie.

Obraz autostrady przeciętej w środku pasem soczystej, zielonej trawy, ciągnącej się bez końca — jest — czymś nieporównanym. Beztroski, pogodny nastrój — to widok uroczych dolin Salzkamergutu, czy Tyrolu, ożywionych wdzięczną, kolorową architekturą domków wiejskich — ubranych malowankami, dowcipnym serduszkiem w okiennicy i romantyczną wieżyczką z dzwonkiem i krzyżem na szczycie. Ład, czystość, porządek zachwyca, pejzaż zdumiewa i bawi, różnorodność przebywanej przestrzeni nie nuży. Takby się chciało zatrzymać nad jeziorem o wodzie przezroczystej, pełnej niezliczonej ilości ryb, które podpływają do nas, chciałoby się pomieszkać w ślicznym uroczym hoteliku-schronisku na wysokości 1200 mtr. czy też siedzieć godzinami na Kanzelhöhe, na którą wdarliśmy się kolejką linową. Czyż można pozostać nieczułym na widok zupełnie niezwykłej panoramy bezkresnych płaszczyzn, jezior, dolin, wzgórz i śnieżnych szczytów górskich? Szczęście nam sprzyja. Jest cudnie, gorąco, słońce wali w nas, w całą przyrodę. Opalamy się, smarujemy kremami, bo słońce grzeje tu stokroć intensywniej, wyglądadamy jak dzicy ludzie i jemy, jemy bez końca. Wszędzie czekają na nas ślicznie zastawione stoły, każda prowincja stara się pokazać co ma najładniejszego. Jeden stół jak gdyby przykryty szafirem gencjany, rosnącej w górach, inny znów przyciąga elegancją i wystawnością wielkomiejską.

Bawimy się naprawdę wspaniale, śpiewamy, żartujemy. Chwilami poważnie oglądamy — jeśli już tak koniecznie trzeba, jesteśmy posłuszni, grzeczni, słuchający komendy, idącej od prowadzącego wycieczkę, nikt nigdy się nie spóźnia, wszystko idzie jak w zegarku, dźwięki małej harmonijki ręcznej, którą nasz t. zw. „Reiseleiter" wybrał jako sygnał zwołujący „całe stadko" — są magiczne.

Bad Gastein — wodospad



Fot. S. Sakowska



Odznaki Touring Klubów i Automobil Klubów państw biorących udział w wycieczce.

St. Wolfgang: Kierownik wycieczki C. Günste na tle arkad krużganku kościelnego.



Fot. S. Sakowska

Pokazano nam dosłownie wszystko, czym Austria może obdarzyć. Cudną naturę i przepiękną starą architekturę miast, najwspółcześniej urządzone zdrojowiska, nie zapomniano nawet o snobistycznym może, ale w świetnym stylu utrzymanym, jedynym w swoim rodzaju Klubie Sportowym (Country Club), którego prezesem jest Książę Walii. Klub ten mieści się w starym, wspaniałym zamku Mittersill — najnowocześniej przerobionym i urządzonym na wzór najbardziej luksusowych hoteli. W zamku tym tańczyliśmy z najlepszymi Schuplatterami, podziwiając ich muzykalność, siłę i harmonię ruchów. W Salzburgu słuchaliśmy pięknych starych piosenek, jodlowaliśmy na wzór tych, które słyszeliśmy poprzedniego wieczora — niestety bez rezultatu!

To są wszystko wrażenia z podróży, wrażenia t. zw. uczuciowe.

Pomówmy teraz o stronie technicznej wycieczki.

Prowadził ją p. C. Günste, z austriackiego biura Propagandy Komunikacji, po mi-

strzowsku — w całym tego słowa znaczeniu. Wzorowa punktualność, ład, stanowczość i spokój cechowały poczynania p. Günste. Nikt z uczestników nigdy na nic nie czekał, pokoje nasze przygotowane w każdym (świetnym i ślicznym) hotelu — zapraszały do rozgoszczenia się w nich wygodnie i miło.

Korespondencja do nas z kraju czekała w punktach, które były podane — nieomylnie. Nie zdarzyło się, by przewidziany program był zmieniony, czy też niedotrzymany.

Atmosferę, którą udało się p. Günste od pierwszej chwili wytworzyć, czyniąc z nas jedną, wielką, zgodną rodzinę — zawdzięczamy wyłącznie jemu. Jego wielki takt, wdzięk i fachowa znajomość zagadnienia, którym kierował, dały nam maksimum satysfakcji i realnej korzyści z wszystkiego, na co mieliśmy możność patrzeć. Osobisty zaś kontakt z przedstawicielami 14 narodowości zrzeszonych w Touring i Automobilklubach Europy — napewno ułatwi i usprawni dalszą wzajemną współpracę. Bilans wycieczki przedstawia się nad wyraz dodatnio.

Nauczyliśmy się wiele — widzieliśmy wszystko co piękne i ciekawe. Wdzięczni jesteśmy szczerze Biuru Propagandy Turystyki, Touringklubowi i Automobilklubowi austriackiemu oraz p. C. Günste za Ich uprzedzającą grzeczność i gościnność w stosunku do nas oraz za możność wzięcia udziału w tej pięknej podróży i zapoznania się z tak ciekawym turystycznie krajem jakim jest dawna Austria.

Warszawa, czerwiec 1938.



Salzkamergut: Altaússee. Fot. S. Sakowska

Jednajcie nowych członków P. T. K.

Inż. Edwin Finger

Wydajność silnika a jego smarowanie

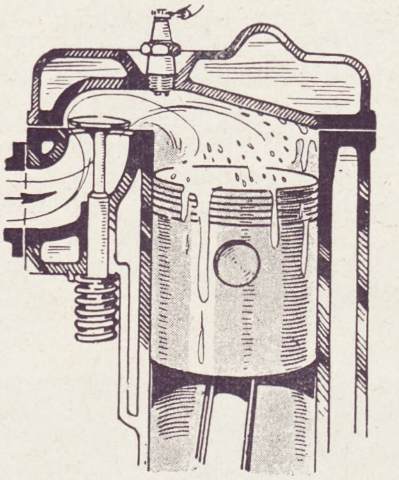
Przeglądając pilnie naszą prasę samochodową znajduję często artykuły, w których autorzy, omawiając różne zagadnienia nasuwające się przy eksploatacji pojazdu mechanicznego, jednym lub kilkoma zdaniami — powiedzmy szczerze — zbywają sprawę niezmiernie ważną, a mianowicie kwestję smarowania. Spotyka się przy tym poglądy, i to nawet ze strony wybitnych fachowców-automobilstów, nad którymi trudno przejść do porządku dziennego.

Ponieważ zarówno żywot silnika, jak i jego wydajność — poza konstrukcją i materiałem, są w pierwszym rzędzie funkcją staranności w jego obsłudze, a jedną z części tej obsługi, jest niewątpliwie smarowanie, przeto chciałbym na kilku przykładach wykazać, że kwestja właściwego smarowania silnika jest zagadnieniem specjalnym i to wcale poważnym.

Spotkałem niedawno takie zdanie, że zużycie gładzi cylindra nie zależy zupełnie od rodzaju zastosowanego oleju. Otóż trzeba przyznać, że autor tego zdania ma wiele słuszności, jeżeli przypisuje zbyt szybkie zużycie gładzi (i ew. pierścieni) zarówno błędem w materiale lub montażu, jak i nienależytym obchodzeniu się z silnikiem, zwłaszcza niedotartym, ale zapomina przy tym o roli jaką spełnia olej. Wszakże olej na to właśnie wprowadza się do silnika, aby c a ł k o w i c i e o d d z i e l a ł t r ą c e o s i e b i e c z ę ś c i i nie dopuszczał do ich bezpośredniego zetknięcia. Zużycie materiału może nastąpić tylko w tych momentach, gdy powłoka olejowa nie jest dostateczna, albo też tak słaba, że zostaje wskutek nacisków przerwana, gdyż wtedy zahaczają (trą) bezpośrednio o siebie nierówności gładzi i wzajemnie się zrywają.



Z drugiej strony wiadomo, że każdy olej posiada pewną charakterystyczną dla niego ciekłość. Cecha ta jednak nie jest czymś sta-



Zmywanie filmu olejowego ze ścianek cylindra i tłoka przez skraplające się części paliwa

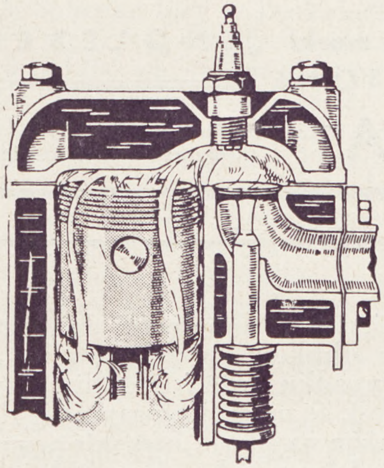
łym, lecz stopień ciekłości zależy od temperatury. Każdy olej, nawet najgęstszy w miarę ogrzewania staje się coraz bardziej płynny, inaczej mówiąc rzednie. Tym samym i grubość powłoki olejowej (zwanej inaczej filmem olejowym) na ściance cylindra jest przy tym samym oleju zmienna i zależna od temperatury ścianki cylindra, oraz początkowego stopnia płynności oleju. Nawiasem dodam, że wogóle jest ona nieznaczną, nie przekracza bowiem normalnie nawet przy najgęstszym oleju silnikowym 0,1 mm.

Widzimy więc z tego, że z jednej strony powłoka oleju ma przy każdym oleju tylko ograniczoną zdolność ochronną, zależną od stopnia wygładzenia powierzchni cylindra (dokładności obróbki), rodzaju oleju i ciepłoty w jakiej film pracuje. Z drugiej strony nie każdy olej jest w stanie wytworzyć film o dostatecznej mocy, a to szczególnie w tym wypadku, gdy, albo nacisk jest tak wielki, że przerywa powłokę, albo też gdy grubość filmu olejowego jest większa niż luz pomiędzy tłokiem, a gładzią cylindra. Klasycznym przykładem tego są przede wszystkim nowoczesne silniki amerykańskie, które mają tak ciasno dopasowane tłoki w cylindrze, przez zastosowanie specjalnych materiałów i dokładne pasowanie, że przy użyciu nieodpowiedniego oleju następuje bardzo łatwo, przy małych obrotach silnika, „chwytanie tłoków, a przy większych obrotach bezpo-

średnie tarcie metalu o metal, a więc nadmierne zużycie gładzi cylindra. Olej stosowany w silnikach tego typu musi więc posiadać takie cechy, by wytwarzał cienki, ale niemniej odporny na ciśnienie film. Olej musi też przy tym posiadać własność możliwie stałego zachowania stopnia płynności, inaczej mówiąc posiadać dobry „indeks wiskozy".

Innym dowodem wpływu własności oleju na pracę silnika, jest doświadczenie przeprowadzone na hamowni przez niżej podpisanego. Otóż przy świeżo zmontowanym 6-cylindrowym silniku o mocy nominalnej 45 KM przy 2600 obr./min. zastosowano podczas docierania na hamowni olej markowy pewnej znanej refinerii, przepisany zarówno przez nią jak i odpowiadający warunkom wytwórni silnika. Zaznaczyć muszę, że pomimo starań o zbliżenie do warunków normalnych, praca na hamowni odbywa się w innych warunkach, niż na samochodzie.

W danym wypadku, celem stworzenia możliwości identycznych warunków pracy

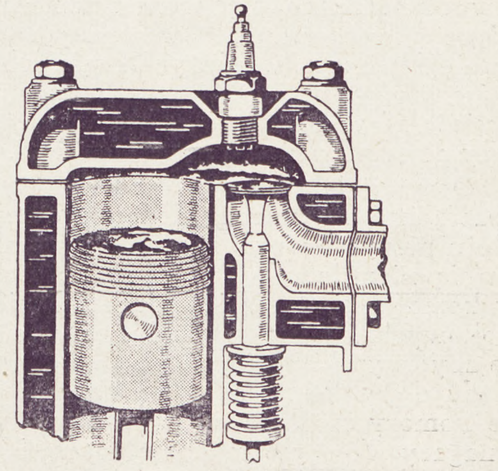


Przedmuchiwanie gazów spalinowych pomiędzy tłokiem a ścianką cylindra w razie niedostatecznego doszczelnienia

silnika z warunkami pracy w czasie jazdy na samochodzie, zastosowano dodatkowe chłodzenie karteru wodą, mającą zastąpić wpływ powietrza. Po zaledwie 10 do 12 godzinach pracy silnika przy wolnych obrotach (ok. 1100—1250) musiano olej zmieniać, gdyż stawał się niezdatny, a zarówno w komorze spalania, jak i na tłokach znajdywano niezwykle dużą ilość osadów. Natomiast ten sam olej pracuje bez zarzutu na setkach tych silników w normalnych warunkach pracy, t. j. w samochodach. Wobec zaś odmiennych warunków pracy na hamowni ta marka oleju okazała się niewłaściwie dobraną. Gdy niżej podpisany zastosował olej tej samej wytwórni, lecz o innym stopniu płynności, silnik pracował przez cały czas próby bez zarzutu. Dla przekonania się o prawdziwości spostrzeżeń i wniosków powtórzono tę samą próbę na kilku dalszych silnikach z równie dobrym wynikiem. Jasno z tego widać, że na dobór i wyniki pracy zarówno oleju jak i silnika wpływają warunki jego pracy w bardzo znacznym stopniu. Z tego wniosek logiczny, że nie istnieją dotąd oleje uniwersalne, a dobór właściwego najlepszego oleju musi być dokonany w zależności od konstrukcji silnika i jego warunków pracy.

Spotkałem się również ze zdaniem, że t. zw. „górne smarowanie" jest całkowicie bez znaczenia, a nawet szkodliwe dla silnika. Opinia ta nie jest pozbawiona słuszności w wypadku, gdy te dodatki do paliwa mają poza smarowaniem n. p. redukować zużycie paliwa, czyścić silnik i t. p. Przykładów przytaczać nie potrzebuję, gdyż mało jest automobilistów, którzyby nie zrobili sami smutnych doświadczeń z takimi preparatami.

Natomiast z całym przekonaniem mogę podkreślić, że oleje „do górnego smarowania" dostarczane przez poważne wytwórnie, zdały swój egzamin praktyczny z doskonałym wynikiem. Jako charakterystyczny przykład przytoczę próbę przeprowadzoną na hamowni. Przy silniku takiego samego typu, jak opisany powyżej, przeprowadzano pomiary mocy obciążając go dynamometrem i stopniowo podwyższając opór hamulca jak i obroty silnika. Przy osiągnięciu 1200 obr./min. zasilano silnik normalną dawką paliwa, jaką podawał mu gaźnik, a następnie wpuszczano do rury ssącej gaźnika po parę



Osady w komorze spalanie i na denku tłoka

kropel „Oleju do górnego smarowania". Efekt był widoczny natychmiast. Silnik po każdej porcji oleju zwiększał swe obroty z widoczną łatwością o ok. 10% i wyraźnie

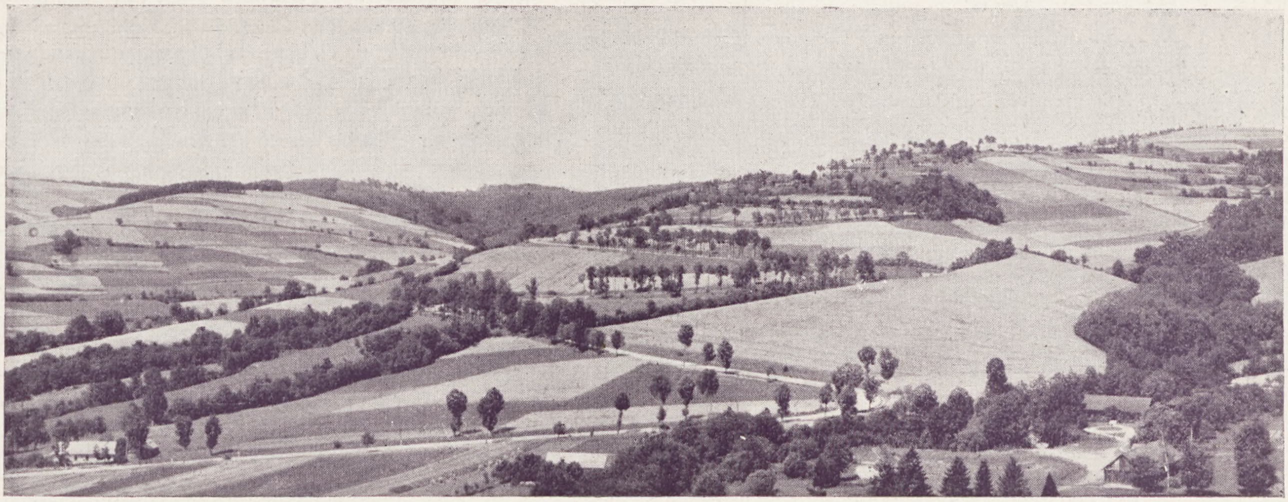
dawało się wyczuwać, że tarcie wewnątrz cylindrów zmalało. Po wyczerpaniu dawki, silnik powracał znowu do poprzednich obrotów. Stwierdzono więc wprost namacalnie, że górne smarowanie właściwym olejem zmniejsza opory w górnych częściach cylindrów, zwłaszcza w okresie docierania. Powyższe zjawiska były obserwowane przez cały personel pracujący na hamowni.

Oczywiście nie można pod tym względem przesadzać. Nadmierny dodatek, a zwłaszcza oleju niewłaściwego, spowoduje z całą pewnością niemiłe skutki w postaci nagarów w komorze spalania i zapieczenia pierścieni tłokowych. Każdy automobilista wie dobrze, że zbyt wysoki poziom oleju w karterze, powoduje przedostawanie się nadmiaru oleju do komory spalania, co wywołuje dymienie i nagary. To samo musi się zdarzyć, gdy do komory spalania wprowadzimy przez gaźnik nadmiar oleju, i to nie spalającego się całkowicie. Pewien autor n. p. poleca jako górne smarowanie stosować pół szklanki oleju silnikowego na 5 litrów benzyny. Po przeliczeniu daje to stosunek ok. 1 części oleju na 40 części paliwa. Jest to stosunek jaki wystarcza niemal w zupełności do smarowania dotartych silników dwutaktowych. A więc w tym wypadku duża i szkodliwa przesada! Jasnem jest, że przy stosowaniu się do takich recept ludzie uzyskują kiepskie wyniki i dochodzą do fałszywych sądów. Należy zwrócić dokładną uwagę na stosunek zalecany przez poważne wytwórnie olejów do górnego smarowania.

Dość duże pomieszanie pojęć co do przydatności olejów i wyników osiąganych przy ich stosowaniu wprowadza co prawda fakt zbyt powierzchownego przypisywania winy wszystkich usterek zdarzających się przy silnikach, olejom w ogólności.

Sprawy te bowiem z natury swej są bardzo skomplikowane, a komplikują się jeszcze bardziej przez zastosowanie różnych paliw, jak i przez to, że na rynku posiadamy wozy nie tylko konstrukcji europejskiej, lecz i amerykańskiej. Konstruktorzy zaś tych ostatnich opierają się na zupełnie innych założeniach niż europejscy.

Jednakże kwestje te nie dadzą się omówić w jednym artykule i zamierzam jeszcze osobno do nich powrócić.



42 serpentyny sanockie pod Tyrawą Wołoską fot. H. Poddębski

Serpentyny ziemi Sanockiej

Ziemia Sanocka leży w Beskidach środkowych. Teren górski powiatu sanockiego, oraz powiatów pobliskich, składa się z pasm, przedzielonych dopływami rzeki Sanu.

Oddalenie od centrum Polski sprawia, że tylko zamożniejsi turyści i kuracjusze odwiedzają tę połać kraju. A szkoda — gdyż niewiele jest okolic posiadających tyle atrakcyjnych momentów dla turysty. Piękno rodzime i bogactwa naturalne — pociągają do odwiedzania tych najpiękniejszych dzielnic Polski.

Beskidy środkowe są położone wyjątkowo korzystnie. Szczyty w okolicach Sanoka wynoszą około 600 mtr. n. p. m. zaś w Bieszczadach (zachodnich) w pobliżu Ustrzyk Górnych — około 1300 mtr.

Na obszar Ziemi Sanockiej składają się powiaty: sanocki, brzostowski, leski, turczański, krośnieński, przemyski i dobromilski.

Centrum tej ziemi — Sanok — leży na wzgórzu nad rzeką Sanem i liczy około 17.000 mieszkańców. Piękne położenie na zboczach gór, jest widoczne od strony Sanu.

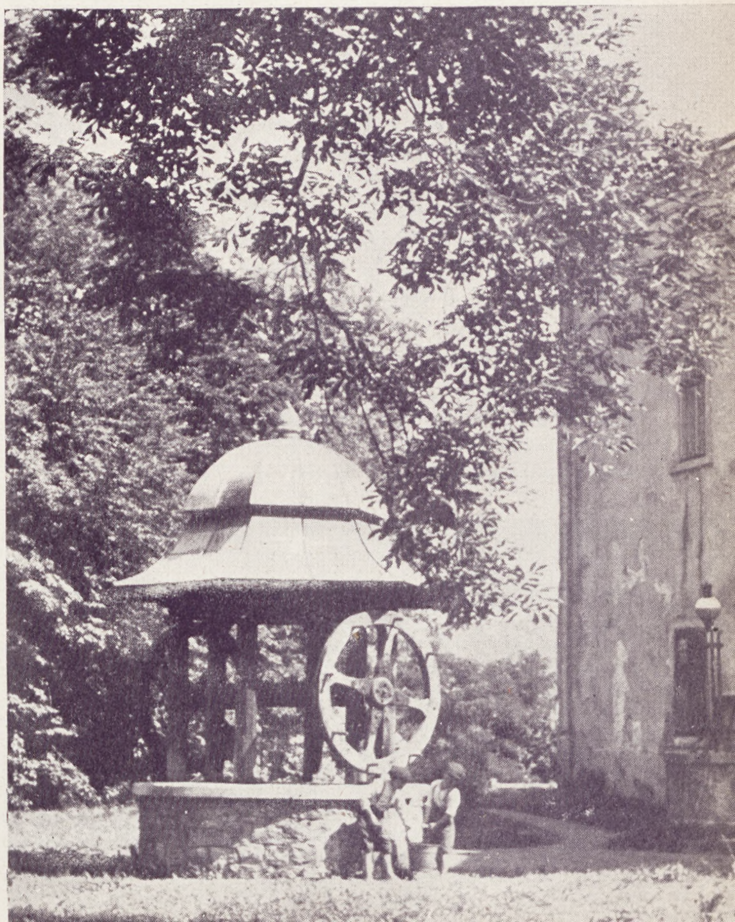
Historia miasta jest nadzwyczaj ciekawa i sięga wieków średnich. Kazimierz Wielki wzniósł tu zamek murowany i nadał miastu prawa magdeburskie.

Podczas podziału ziem ruskich — Sanok jako siedziba kasztelańska, został stolicą jednej z tych ziem, równorzędnie ze Lwowem, Chełmem, Haliczem i Przemyślem.

Zamek w Sanoku — zbudowany w r. 1366, w stylu gotyckim, przez częste pożary ulegał przebudowom. Tu w r. 1417, król Jagiełło brał ślub z Elżbietą Pilecką. Królowa Bona w w. XVI przebudowała go w stylu renesansowym. Za czasów austriackich zdewastowano cenny dla nas zabytek i zburzono dawne mury, bramę, basztę obronną i most wjazdowy — i obrócono na mieszkanie starostów.

Dzisiaj zamek utracił swój pierwotny charakter i pozostał jako budowla dwupiętrowa, ogołocona z wszelkich śladów pierwotnej ornamentyki.

Sanok: Fragment zamku (studnia)



fot. H. Poddębski



Sanok: Rynek fot. H. Poddębski

Z najciekawszych fragmentów pozostała jedynie studnia kuta w skale, przykryta dachem wspaniałej roboty.

Od roku 1850 w zamku mieści się Muzeum Ziemi Sanockiej, zawierające ciekawe eksponaty dotyczące historii Sanoka i okolic.

W mieście do najciekawszych zabytków należą: w Rynku kościół Franciszkanów w którym brał ślub król Jagiełło, Kopiec Mickiewicza (usypany w r. 1898) i kościół farny z XIX w.

Przed wojną światową zbudowano w Sanoku fabrykę wagonów kolejowych, a w czasach późniejszych — fabrykę wyrobów gumowych — zatrudniające wielką ilość pracowników z pośród małorolnych.

Okolice Sanoka, jako typowo podgórskie, stanowią ulubiony teren wycieczek podmiejskich. Wzgórze zwane Zamczyskiem, stanowi znakomity punkt obserwacyjny (z wieży widokowej) na miasto i na dolinę rzeki Sanu.

W okolicach miasta na uwagę zasługuje Mrzygłód, w którym Jagiełło zbudował kościół. W mieście tym postawiono pomnik tego króla. Pomiędzy Sanokiem a Mrzygłodem znajduje się wieś Międzybrodzie z oryginalną cerkiewką nad rzeką.

W Zagórzu (7 klm. od Sanoka) można zwiedzić największe w Polsce ruiny klasztoru Karmelitów, który powstał w r. 1700. W ruinach kościoła pozostały widoczne ślady malowideł ołtarzy.

Na wschód od Sanoka obok wioski Załuż, pozostały ruiny zamku Sobień, ongiś poważanego rodu Kmitów. Dalej mijając wieś Olchowce, Bykowce, dojeżdżamy szosą, posiadającą największe w Polsce serpentyny na poziomie około 650 mtr., do Tyrawy Wołoskiej (26 klm.). Łącznie jest po obydwu stronach grzbietu Słonych Gór 42 serpentyny. Stąd roztaczają się wspaniałe widoki na Beskidy Środkowe, z powiatami: sanockim, leskim i dobromilskim. Podczas sprzyjającej pogody są widoczne szczyty Bieszczad, Smrek, Połonina Caryńska i Wetlińska.

W południowej stronie powiatu Sanockiego zamieszkują górale ruscy: Łemkowie. W odróżnieniu od mieszkańców innych powiatów, Łemkowie zachowali stroje ludowe, nadzwyczaj barwne i oryginalne. Wsie łemkowskie odznaczają się odrębną architekturą chat, krytych słomą, o wysokich dachach i malowanych fasadach. Do najbardziej charakterystycznych należy wieś Radoszyce koło Komańczy. Zachowały się także cerkiewki drewniane z XVI—XVII wieku.

Do wsi łemkowskiej dojazd jest z Sanoka szosą przez Zagórz doliną rz. Osławy, dalej serpentynami (600 mtr.) do wsi Kulaszne, Szczawne, Rzepdź, miasteczek Komańcza, Łupków, (granica) Radoszyce. Przejeżdżających w oczy uderza kolor malowanych chat. Na tle bordo desenie niebieskie i białe.

W innej stronie, szosą 25 klm. leży w okolicy podgórskiej miasteczko Brzozów, (powiat) w którym należy zwiedzić kolegiatę z XVII w. zbudowaną w stylu barokowym z pięknymi freskami, starymi obrazami i rzeźbionymi ołtarzami barokowymi.

Obok Brzozowa leży Stara Wieś: odbywają się tu największe odpusty w ziemi sanockiej (15 sierpnia i 8 września). Ściągają tu wielkie rzesze pielgrzymów zwiedzając kościół z XVIII w. obecnie własność zakonu ks. Jezuitów, posiadających klasztor i nowicjat. W Starej Wsi znajdują się szyby kopalni nafty, których powiat brzozowski posiada wiele w Humniskach i Grabownicy.

W Krośnie zachowały się piękne podsienia w Rynku, kościół farny z XV w. w stylu gotyckim, dwa kościoły z XVIII w. Franciszkanów i Kapucynów, oraz pomnik Łukasiewicza, dłuta prof. Laszki. W okolicy liczne kopalnie nafty i szyby gazu ziemnego.

Na terenie ziemi sanockiej jest wiele uzdrowisk znanych w całym kraju. Iwonicz, Rymanów, (pow. Krosno), Brzozów - Zdrój (pow. Sanok), Komańcza, Sanok, (źródła Królewska Studnia), Tyrawa Wołoska (letnisko), oraz sławne w całym kraju lotniska szybowcowe Bezmiechowa pow. Sanok) Ustianowa linia Sanok – Chyrów).



Prom na Sanie

fot. H. Poddębski

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski-Okołów

TURYSTYKA NA KOŁACH



Przeludnienie miast, brak miejsc wypoczynku, nerwowe nowoczesne życie i niemożność w ciągu tygodnia pracy, tak koniecznego dla samopoczucia i zdrowia, zbliżenia się z naturą, wywołały konieczność szukania przeróżnych sposobów, umożliwiających perjodyczne ucieczki z zakurzonych i rozgrzanych murów.

W Wielkiej Brytanii dawno już stworzono t. zw. angielską sobotę, która pozwoliła już nie 12, ani 24, ale prawie 36 godzin spędzać na week-end'zie.

Rozwój automobilizmu wydatnie dopomógł do rozrostu ruchu wycieczkowego. Samochód wpłynął również na rozwój dalekiej turystyki. Nie należy tego lekceważyć, choćby z ekonomicznego punktu widzenia. Według przybliżonych obliczeń Międzynarodowego Związku Turystycznego w roku 1933 wydano w Europie około 300.000 tryptyków.

Do cyfry tej trzeba jeszcze doliczyć bardzo znaczną ilość przepustek prowizorycznych, których w samej Szwajcarii wydano w tymże roku około 120.000. Dalej idą dalekie wycieczki autobusami i autokarami.

Wszystko to nie wyczerpuje jednak w pełni zastosowania samochodu do celów wypoczynkowych i turystycznych. W Ameryce, w tym kraju „niemożliwych" możliwości, budzi się nagle nowy dział turystyki — w „przyczepkach mieszkalnych".

Podobnie do samochodu nie są one wynalazkiem amerykańskim, dopiero jednak na zamorskim grucie znalazły szerokie i wszechstronne zastosowanie. Pierwsze próby z przyczepkami-domkami na kółkach zrobiono w Anglii już w roku 1910, a po wojnie tu i tam na drogach angielskich spotkać można było t. zw. „Caravans".

Nikt jednak nie zdawał sobie wtedy sprawy, jakie możliwości dać mogą, i to nie tylko podczas wakacji, te lekkie domki na kółkach. Zrozumiano to dopiero w Stanach.

Ojcem sportu przyczepkowego był bakteriolog z Detroit A. G. Sherman. Posiadając bardzo liczną rodzinę spędzał on z nią zawsze urlop w namiocie campingowym. Przyjemność jednak wycieczek psuła mu stała praca przy rozstawianiu i składaniu namiotu. Usłyszawszy o angielskich „caravans", zbudował przy pomocy znajomego cieśli przyczepkę mieszkalną, która stała się modelem dla późniejszej seryjnej produkcji. Pomysł bowiem bardzo się spodobał, a osobowe przyczepki nadzwyczaj szybko zdobyły sobie prawo obywatelstwa.

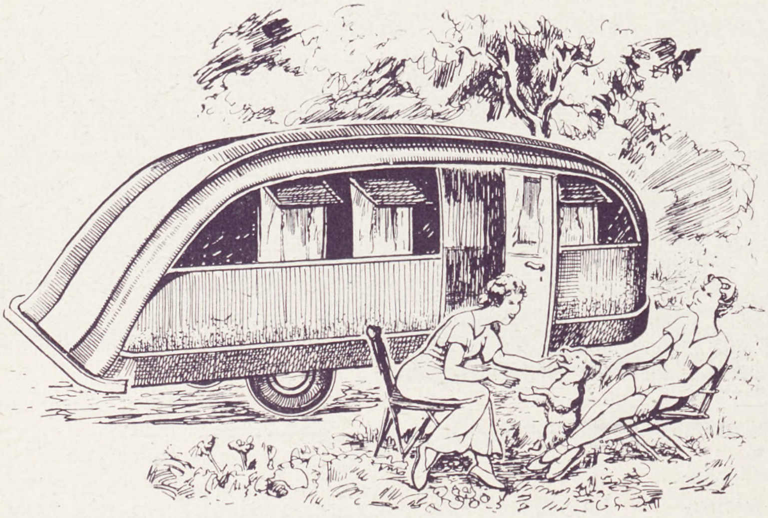
Najlepszym dowodem jest to, iż podczas gdy w roku 1933 w Ameryce nie widać było jeszcze ani jednej przyczepki, w roku 1935 było już ich około 100.000, a w roku ubiegłym ilość ich doszła do 650.000 sztuk.

W przyczepkach tych spędza część swego życia dwumilionowe społeczeństwo, dziesięć procent którego nie posiada poza tym innego mieszkania: pozostali używają przyczepek podczas kilkudniowych wycieczek, do wyjazdów na polowania, dla dojazdu do terenów, na których uprawiają rybołóstwo, wreszcie dla spędzenia urlopu.

W koczowniczym tym społeczeństwie powstaje braterstwo specjalnego rodzaju. Posiada to niezawodnie bardzo duże znaczenie społeczne: podczas bowiem wędrówek w przyczepkach, poznaja się ze sobą i wchodzą w najbliższy kontakt ludzie, pochodzący nietylko z różnych okolic Stanów, ale i należący do różnych klas i sfer społecznych.

Domki na kółkach służą jednak nie tylko dla przyjemności. Wielu ogrodników i rolnych robotników sezonowych, koczujących dotychczas w czasie zbiorów w opuszczonych chałupach i stogach, żyje obecnie w warunkach pewnego komfortu w domkach na kółkach. Władze naogół przychylnie patrzą na rozwój ruchu przyczepkowego, który w pełni prosperuje w urodzajnej Kalifornii.

Dla ułatwienia stałego parkowania urządzono w Stanach dotychczas około 1700 rządowych, gminnych i prywatnych stacji. Stacje te są kontrolowane przez władze, przy



czym specjalną uwagę zwrócono na warunki sanitarne (kanalizacja i zaopatrzenie w wodę), jak również na opiekę i wykształcenie dzieci rodzin, stale mieszkających na kołach.

W ten sposób powstały miasteczka przyczepek, w których mieszkają nie tylko latem, ale stale całe rodziny, przejeżdżając w razie potrzeby do innych okolic.

W innych znów małozaludnionych Stanach przyczepki używane są przez komiwojażerów i kupców, wiozących ze sobą cały zapas towarów na sprzedaż. Również lekarzy i dentystów zainteresowały przyczepki, w których w razie potrzeby mogą oni nawet dokonywać operacyj, zatrzymując się w miejscowościach nieposiadających szpitali.

Przyczepki więc (triler's) otwierają co raz to nowe możliwości i być może w krótkim czasie zmienią zewnętrzny obraz życia w Ameryce.

W ciągu 5-ciu lat z 10.000 dolarów włożonych w przedsiębiorstwo budowy przyczepek przez „ojca trilerów" pana Shermana, wyrosło przedsiębiorstwo wartości dwu milionów; poza tym zaś około 300 fabryk zajmuje się produkcją przyczepek różnych rodzaji w cenie od 300 do 1500 dol.

Jak przypuszczają produkcja roczna przyczepek dojdzie w roku 1940 do 400.000 sztuk, a według słów znakomitego ekonomisty Rogera W. Bakson, (który swego czasu przepowiedział okres kryzysu i depresji), w ciągu najbliższych dwudziestu lat prawie połowa ludności Stanów mieszkać będzie w przyczepkach. Powrócimy więc do czasów wędrówek narodów.


IA-236000

Krzysztof Siedlecki

Na marginesie II Raidu Krajoznawczego P.T.K.

A czy znasz ty bracie młody...? nie — to jedź na rajd; tak —to pojedziesz i bez mej namowy. A słowa poety interpretujmy rozszerzająco, zarówno co do „bracie" (siostro), jak, w stosunku do „braci", co do wieku: „młody" (rozciągliwie), „siostry" bowiem „jak wiemy bywają wyłącznie młode. Ale porzućmy krotochwilność formy, gdyż niepoważnie treść tej notatki przyjmą czytelnicy. Wołam więc poważnie i głosem wielkim: właściciele, posiadacze, użytkownicy pojazdów mechanicznych, kierowczynie i kierowcy — jeźdźcie na rajdy.

Jedynie raid da nam możność pełnego sprawdzenia własnych kwalifikacji kierowcy, stawiając przed coraz to nowymi sytuacjami, zmieniającymi się kalejdoskopicznie z szybkością wybranej, lub ustalonej w regulaminie przeciętnej.

Wszelkie możliwe (niestety bywają i niemożliwe) rodzaje i gatunki nawierzchni, wszelkie stany dróg, typy podków i haceli, właściwości wybojów i dziur zbadamy jedynie w jeździe raidowej; a mniej lub bardziej dokładny urząd policyjny lub pocztowy skoryguje godziną meldunku z punktu widzenia „rzeczywistej rzeczywistości" nasze tendencje do osiągania niedościgłych przeciętnych, realizowane jedynie w salonowych pogawędkach, a już bezwzględnie ściśle i chronometrycznie uczyni to fachowy pedant i postrach zawodników — kierownik mety. Egzamin zresztą podobny przyda się niezmiernie również i dla naszej maszyny, gdyż kupujemy je przeważnie dostosowane zaledwie dość w przybliżeniu do naszych warunków drogowych. tych istotnych, obejmujących cały kraj i wszystkie dostępne dla aut jego drogi. a nie odcinki Warszawa — Wilanów, Kraków, Katowice, czy im podobne. Z egzaminu podobnego należy umieć wyciągać wnioski, w odniesieniu do własnej jazdy: niedostatecznie opanowane szczegóły ćwiczyć i trenować, poprawiać i podciągać; w odniesieniu do wozu wniosek winien brzmieć przeważnie jednako: **wzmacniać** podwozie.

Jedynie raid da nam możność zmierzenia swych sił i określenia swych kwalifikacji w zestawieniu z innymi, jedynie raid da nam najwyższą radość sportową szlachetnego współzawodnictwa, radość z pokonywania piętrzących się trudności regulaminu, drogi, maszyny i własnej konstrukcji psychofizycznej — własnego „ja". I radość ta jest tak wielką, że opłaca z grubą nawiązką rzekomą tylko przykrość przegranej. Rzekomą, twierdzę, gdyż oddanie palmy pierwszeństwa lepszemu nigdy prawdziwego sportowca nie powinno i nie może boleć, a kwestia przysłowiowego pecha i łuta szczęścia, to już rzecz inna. Przyznajmy się, że tak zwany pech prześladuje najczęściej tych zawodników, którzy mają jakieś mankamenty, czy to w niedostatecznej znajomości tajemnic kierownicy, czy to mapy, czy też mechanizmu własnego wozu, czy własnych sił, czy wytrzymałości materiału, czy też wogóle nie dość poważnie przygotowali się do imprezy i t. p. a o łut szczęścia warto jest walczyć w sporcie, zarówno jak w życiu i uparta skoncentrowana wola, moim zdaniem, daje możność zdobycia w walce z losem tego łuta szczęścia i wygranej. I wierzcie mi Państwo, że tylko ta wywalczona wygrana jest coś, i to przez duże C, warta.

Niech mi starsi i niewspółmiernie wytrawniejsi koledzy po kierownicy wybaczą, że w tych sprawach pozwalam sobie głos zabierać, jako okoliczność łagodzącą niech poczytają fakt, że to co piszę jest parafrazą uważnie i od długiego czasu wysłuchiwanych zdań i opinii, prawdziwych mistrzów i elity i tylko w drobnej mierze na własnem skromnem doświadczeniu jest oparte.

I po tej dygresji konkluduję: raidy szkolą technicznie kierowcę, zmuszają do pełnego poznania i opanowania wozu i pełnego jego wykorzystania, zaznajamiają dokładnie z terenem całego kraju, uczą pokonywania wszelkich trudności terenowych, uczą posługiwania się mapą, podnoszą ogólną sprawność fizyczną, a przede wszystkim szkolą charakter i to jest najważniejsze.



Vice-min. K. Siedlecki na mecie.

A z punktu widzenia krajoznawczego dają niekłamaną rozkosz; nie wierzcie Państwo tym co twierdzą, że „przelatując" w tempie ??? klm. na godzinę, kierowca i załoga stają się maszyną nieczułą na cuda przyrody, — piękny widok przy wschodzie czy zachodzie słońca w górach, lasach, nad morzem czy jeziorzem, może dać tak wiele zadowolenia estetycznego, że uczestnicy raidu pod jego wpływem mogą się poczuć wypoczęci po trudach parodniowej jazdy bez snu i kąpieli, a częstokroć bez właściwej aprowizacji.

———

Pyta mnie Pan, Panie Redaktorze o raid krajoznawczy, o wrażenia, o „wypadek", cóż postaram się nie mieć tajemnic w żadnej dziedzinie.

Po pierwsze korci mię bardzo, by pochwalić tegoroczny regulamin lecz niewypada, gdyż jako członek komisji Sportowej P. T. K. jestem jego współautorem, tem nie mniej zaryzykuję i oświadczę, że, aczkolwiek dość „drakońskie" przepisy regulaminu dotkliwie obeszły się ze mną w pierwszym rzędzie, uważam je za całkowicie słuszne i mam wrażenie, że regulamin jako wzór przyszłych imprez krajoznawczych zdał egzamin prawie w całej rozciągłości. Że wynikały pewne nieporozumienia, że jedna z przemiłych koleżanek ucięła sobie zasadniczą drzemkę w niewłaściwym miejscu (**nie robić żadnych plotek, chodzi wyłącznie o niewłaściwość regulaminową!**) to już trudno, na przyszłość będzie uważniej studiować regulamin i zastosuje wykładnię bardziej zwężającą(ma przecie potemu bezkonkurencyjne dane). Że zawcześnie ktoś opuścił metę regionalną (niech się Wysoka Władza nie gniewa, że wytykam), to też drobiazg, na przyszłość kierownictwo mety będzie bardziej stanowcze i „steroryzować się" nie da; a inne drobiazgi to furda. — Raid był więcej niż udany od tej strony. Organizacyjnie również. Co nie dopisało? Udział szerokich rzesz kierowców. Czyja w tym wina?, pyta Pan Redaktor. Nasza i tylko nasza, to znaczy organizatorów i P. T. K. Trzeba było rozpocząć propagandę nie o tydzień, a o dwa miesiące przed raidem, a mielibyśmy na startach co najmniej setkę zawodników.

— Więc co? — Ano nic, poprawimy się na przyszłość.

Wrażenia z jazdy? — Jedno cudo. Przemiła ekipa w



B. M. W. 320 p. min. K. Siedleckiego na plaży w Orłowie.



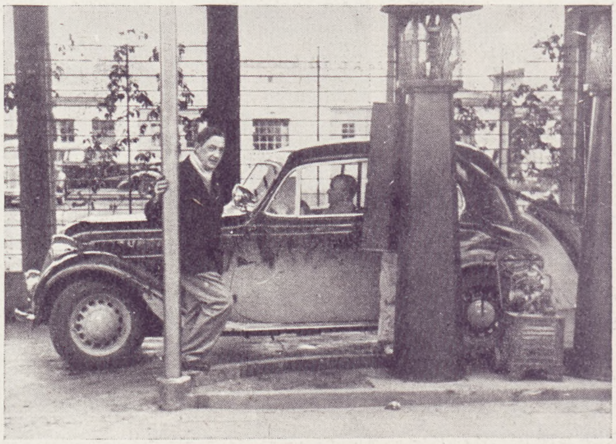
Odpoczynek — p. min. K. Siedlecki i rtm. A. Łada-Bieńkowski we śnie na plaży w Orłowie.

składzie p. rtm. A. Łada - Bieńkowskiego, który jako pilot łaskawie dopomógł mi już do wzięcia jednego pierwszego i jednego drugiego miejsca, p. Wł. Dec i mechanik p. Fr. Majchrowicz. Startujemy z pod Brześcia, przez Białą Podl., Radzyń, Lubartów do Lublina, drogi mało mi znane; przyroda rzuca pierwszą kłodę pod nogi, starą i wypróbowaną — gęstą mgłę, która jak wata zaściela fantastycznie drogę na dziesiątki i setki kilometrów. Ongiś przepadlibyśmy z kretesem, lecz od czegóż nowoczesne wyposażenie wozu, od czegóż wypróbowany przyjaciel Bosch? — przy pomocy kombinowanych świateł przeciwmgielnych i latarni bocznej, pięknie po polsku zwanej „suchcer'em" walimy swą setkę licznikową, bez żadnego ale, z krzywdą jedynie dla jednej biednej sówki, paru zajęcy i kilkorga sztuk drobnego nocnego ptactwa. Odcinek Lublin—Lwów po świetnych klinkierach i gładziutkiej „polskiej" drodze od Bełzca, jest każdemu dobrze znany, jako jeden z najlepszych odcinków dróg w Polsce, więc niema o czem mówić. Wjazd do Lwowa, no o tem dało by się pomówić i to wiele, te wieloletnie objazdy po tonących w błocie balach to... (ale nie wpadajmy w konflikty z możnymi tego świata i lepiej umilknijmy. Lwów — Kraków — jedyna droga dla uczestników raidów krajoznawczych, ze względu na stanowczą nadprodukcję powiatowych miast, mieści w sobie groźne niebezpieczeństwa wybojów, dołów no i najgroźniejsze — niewyczerpane ilości haceli. Nikt mi dotychczas nie potrafił wytłumaczyć dlaczego hacele małopolskie są najgroźniejsze dla opon, niewspółmiernie złośliwsze od wszystkich innych w kraju i zagranicą. Zagadnienie to zostało i obecnie otoczone nieprzeknionym nimbem tajemnicy, lecz fakt pozostanie faktem, że piękne i mocne Indie krwawo je przepłaciły. Cały zapas nadrobionego czasu, excusez le mot, djabli wzięli.

I wreszcie, koniec etapu I — Kraków, do którego wjazd stanowi nielada łamigłówkę, — starodawna twierdza broni się przede wszystkim brakiem wskazówek, przez szeroko rozkopane Podgórze ciągną się wymyślne fosy i szańce z brukowca, odcinające do stęp do mostów, a wysłani na przeszpiegi obrońcy miasta wykierowują biednego raidowicza z królewsko-stołecznego miasta na... Zakopane. Spostrzegamy to dopiero w Borku Fałęckim. Więc powrót. Znów strata czasu. Meta. Przeciętna uległa zniżeniu.

W Krakowie wita nas mistrz Wilhelm Ripper, który objął łaskawie kierownictwo mety. Atmosfera przemiła, ale wozów mało, nasza karta drogowa budzi szmery uznania, a nam przedwcześnie rosną serca. Montowanie kół trwa, zdaje się całą wieczność. Niech mi tu wolno będzie wyrazić swą wdzięczność p. Inż. Kleiberowi, v-prezesowi P.T.K., który łaskawie zaopatrzył nas w dętki zapasowe, wobec czego uspokojeni i pełni dobrej myśli na przyszłość ruszamy w drogę.

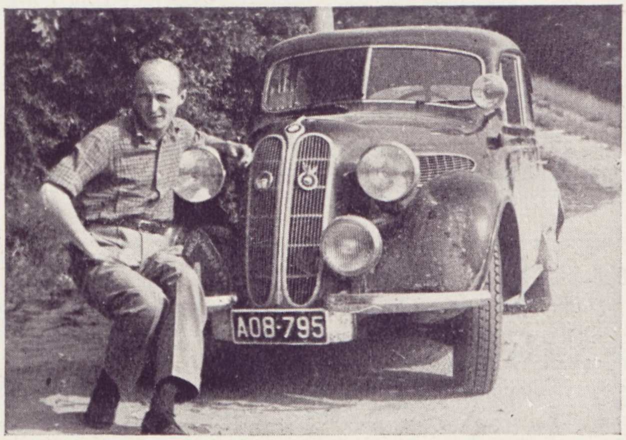
Kraków — Chrzanów, świetna asfaltowa i kostkowa nawierzchnia. Ale co to, gdzie my jesteśmy? Auta w obydwie strony walą nie-



Tankowanie w Gdyni. Koło wozu stoi p. min. K. Siedlecki, w szaliku z m. Łodzi, w aucie rtm. A. Łada-Bieńkowski.

mal nieprzerwanymi szeregami, czy możliwe że to jest w Polsce? Na szosie ruch rowerowy, pieszy, nawet nie mało wózków dziecinnych. Jakoś wszystko to się wymija, nawet z minimalnem użyciem sygnalizacji, aczkolwiek fury umieją i tu jechać środkiem, lub lewą stroną. Speszeni nieco tym ruchem i tak futurystycznymi warunkami jazdy na tak świetnej drodze zatracamy szybkość. Z Chrzanowa zawracamy po punkty krajoznawcze do tak smacznie położonych Białej i Bielska i zaczynamy się parokrotnie wymijać z uczestnikiem raidu p. inż. Ehrlichem na Fiacie 1500. Rezygnujemy z Rybnika i, przez Pszczynę jedziemy do Katowic; finisz na świetnych drogach; lecz mimo to przeciętna z 63,7 spada do 62,5 — oto skutki motoryzacji Śląska, dla nieprzyzwyczajonego.

W Katowicach bardzo pięknie na rynku urządzona meta. Większość zawodników tu ma zamiar nocować, nas niestety nie czeka jeszcze odpoczynek, ustalony według skrupulatnie w ciągu miesięcy wypracowanego planu dopiero w Łodzi. Po godzinie więc postoju i zatankowaniu ruszamy w drogę. Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Lubliniec, Częstochowa. Trochę czuje się już zmęczenie w kościach. Rozpacz dopiero ogarnia na objazdach właściwej drogi przez Św. Annę. Nadrabiamy grube dziesiątki kilometrów, nie dające się wylegitymować meldunkami, przeciętna spada, humory też. Radomsko – Piotrków i znów objazdy — rozpacz w kratkę. De capo jak wyżej. Wreszcie Piotrków — Łódź świetna droga, lecz zmęczenie dokucza, nadrabia się słabo. Łódź, meldunek, Grand-Hotel, spać, spać, spać. Lecz tymczasem okazuje się, że głosu wydobyć nie mogę, gardło rwie i boli — źle. Więc Chynosol, płukanie na pół przez sen. A w sąsiednim postoju biedni „beifarer'zy" kiwają się nie nad uczonymi księgami, lecz nad mapą i planem jazdy, by na jutro właściwie obliczyć szybkość do Poznania. Jeszcze jeden przebłysk świadomości



Pilot p. Władysław Dec przy B. M. W. 320.

przed zaśnięciem: 24 godzin jazdy i 1075 klm. za nami, co będzie jutro... — sen.

Wstaję po paru godzinach trochę osowiały, rwący ból gardła dokucza, głosu brak. Rozpoczynają się gorączkowe poszukiwania jakiegoś wełnianego szalika, gdzież tu o tej porze i w pierwsze święto zielone — marzenia ściętej głowy. Lecz nie, nie zginęła jeszcze ojczyzna, kiedy niewiasty w niej żyją: o kłopotach mych dowiaduje się dzielna współpracowniczka hotelu p. M. Wątróbska i cudem jakimś szalik się znajduje. Niech bogi będą łaskawe i otoczą Cię opieką, jak Ty mą zbolałą szyję, urocze i zacne polskie dziewczę z miasta Łodzi...

Po śniadaniu humory dopisują, siły też, startujemy i ostro walimy przez Brzeziny, Rawę do Warszawy. Ostrość jazdy wzmagają humorystyczne różnice zegarków na meldunkach, dzięki którym karta drogowa wykazuje na odcinku Łódź — Brzeziny, przy bardzo średniej jakości dróg przeciętną 120 klm. — Nieźle, co? Od Rawy — przez Warszawę do Poznania, po dobrze znanych i b. komfortowych szosach nadrabiamy na potęgę, więc przede wszystkim następuje likwidacja nocnych zaległości na odcinku Katowice — Łódź, a następnie pracujemy na zapas,

a może uda się zrealizować utajone marzenia i przed metą wykąpać się w Poznaniu.

Cały odcinek jedziemy b. ostro w świetnych warunkach. Poznań, najwcześniejszy czas zjawienia się na mecie godz. 15. —, zegarek wskazuje 14. — hurra. Hotel Bazar i wprost do wanny, a fryzjer już pucuje brzytwę. — A nieumęczony nasz mechanik p. Majchrowicz tankuje w międzyczasie auto. Goląc się i masując, oraz przebierając pięknie w Poznaniu roję sobie o rozkosznym 10 (słwnie: dziesięciogodzinnym) odpoczynku w Gdyni... nic jeszcze nie wiedząc co nas czeka.

Od Łodzi „nawalał" nam już starter, tak że ostatnio musieliśmy startować „z rozmachu" recznie. Na mecie okazuje się że akumulator jest rozwalony miłym kamyczkiem. Niema czasu na jedzenie, latamy jak opętani po Poznaniu, by akumulator naprawić, znacząc za sobą drogę smugą świeżo nalanej aquae destilatae. Beznadziejne, Poznań dzień święty święci. Krótka narada wojenna. Decyzja nie tracić czasu i po upływie przepisanej godziny na mecie, spieszyć do Gdyni, by w miarę możności osiągnąć ją przed nocą. Bóg jeden wiedzieć raczy, czy dynamo obsłuży światło, lepiej nie ryzykować nocnej jazdy. — Decyzja powzięta i już jedziemy. W Wągrowcu dopędzamy p. min. Świtalskiego, jadącego na swej wysłużonej Tatrze, mającego handicap znajomości dróg, w mieście wymyka się nam, dopędzamy Go na szosie i śmigły BMW, nieopatrznie ufny w swą młodość, wymija groźnego współzawodnika, kierując się ku Sępolnu, Tucholi, Chojnicom, no i utęsknionemu lazurowemu wybrzeżu...

Co dalej? Hm, to najsmutniejsze, w Chojnicach przednie koła kładą się na bok i... fajrant. Pyta, Pan Panie Redaktorze, czy to brak łuta szczęścia. — Stanowczo nie, to przejawy wielo tonnowego szczęścia, gdyż nie mówiąc o możliwości przykrości wypadku, wystarczyłoby by ten sam defekt spotkał nas w borach Chojnickich, by przesiedzieć tam parę dni Nie to nie był brak szczęścia. Może „pech"! To raczej, ale jak powiedziałem na wstępie, za „pecha" ponosi gros odpowiedzialność zawodnik: Gdybyśmy się zastanowili, że BMW doprowadzony jest do swej fantastycznej wprost lekkości za cenę ulżenia wszystkiego co się ulżyć daje, że opętana jazda po opętanych drogach, może mu „wyleść bokiem", to byśmy pomedytowali nad właściwem wzmocnieniem podwozia, a w każdym razie zaopatrzyli się we wszystkie ewentualnie możliwe do użycia narzędzia, części i t. p. Ha, trudno, za wszystko trzeba płacić.

Strzałka posuwa się szybko po tarczy zegarka, a my ciągniemy woz do warsztatu — 500 metrów w ciągu 5 godzin i w trakcie tej powolnej i uciążliwej drogi kończy się nasz sen o szpadzie... żegnaj pierwsze miejsce, żegnaj złota plakieto, żegnaj wyśniony odpoczynku nad morzem...

Po naprawieniu wozu pozostała ambicja dokończenia raidu, wykonania planu założonego, nie przekroczenia wymaganych szybkości i dozwolonych godzin jazdy itd., to się udało. I gdy o 16.10 dnia 6.VI wjeżdżamy na metę zlekka skonfudowani, najmilsze koleżanki i koledzy swą tak serdeczną manifestacją przychylnych uczuć, rekompensują nam szczodrze wszystkie doznane zawody, za co niech mi wolno będzie złożyć im w tem miejscu gorące Bóg zapłać.

Wręczenie Sztandarów Broni Pancernej w dniu 26 maja r. b.

Naród i Armia zespolone we wspólnej pracy dla dobra Ojczyzny, stanowią tę istotną siłę, która zdolna jest przeciwstawić się każdej wrogiej potędze. Uroczystością dokumentującą to zespolenie, było odbyte w dn. 26 maja poświęcenie i wręczenie oddziałom broni pancernej sztandarów ufundowanych przez społeczeństwo.

Z całej Polski, ze wszystkich jej krańców, zjechały delegacje, aby uczcić ów symbol współdziałania Narodu i Armii, jakim było poświęcenie i wręczenie poszczególnym dowódzcom sztandarów.

Polski Touring Klub wystąpił z inicjatywą ufundowania sztandaru dla Batalionu Pancernego stacjonowanego w Warszawie. Inicjatywa ta została właściwie określona przez pana ppłk. Andrzeja Meyera dowódcy tego batalionu, jako „jeszcze jeden dowód ścisłej łączności pomiędzy Armią a Społeczeństwem."



„PRZYSIĘGAM NA WIERNOŚĆ"
Min. Spraw Wojskowych gen. Kasprzycki wręcza sztandar dowódcy batalionu pancernego p. płk. A. Meyerowi.

Polski Touring Klub, pragnąc zadokumentować współdziałanie wszystkich organizacji, łączących społeczeństwo myślące o rozwoju motoryzacji kraju, zaprosił do współdziałania szereg organizacyj, które też przystąpiły do inicjatywy Polskiego Touring Klubu, partycypując w kosztach ufundowania sztandaru.

Przebieg uroczystości, która się odbyła na polu Mokotowskim w Warszawie, znany jest naszym Czytelnikom z prasy codziennej.

Poświęcenia sztandarów dokonał ks. biskup polowy Gawlina, odebrał sztandary po poświęceniu w imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, jako zwierzchnika sił zbrojnych, p. Minister Spr. Wojskowych, generał Kasprzycki.

Rodzicami chrzestnymi ufundowanego z inicjatywy Polskiego Touring Klubu sztandaru, byli pp. Halina Regulska, małżonka prezesa. Automobilklub R. P. i Minister F. Świtalski, Prezes Polskiego Touring Klubu.

W uroczystości, ze strony Polskiego Touring Klubu, wzięło udział wielu członków, którzy przybyli na Pole Mokotowskie w licznym korowodzie aut.

Zjechali na uroczystość członkowie z różnych okolic, specjalnie licznie był



Poczty sztandarowe na Polu Mokotowskim po poświęceniu i wręczeniu sztandarów oddziałom pancernym.

reprezentowany Poznań, skąd przybyło do Warszawy około 10 wozów. Do korowodu Polskiego Touring Klubu, odwożącego sztandar na miejsce uroczystości, dołączył się korowód wozów Automobilklubu R. P. i grupa motocyklistów z Polskiego Związku Motocyklowego.

Uroczystość poświęcenia i wręczenia sztandarów zakończyła defilada wojsk pancernych, którą przyjmował Minister Spraw Wojskowych generał Kasprzycki.

Fanfary i sygnałówki zostały wręczone przez Rodziców Chrzestnych sztandaru w dniu 28 maja w Batalionie Pancernym w Warszawie.

Uroczystości te dały możność stwierdzenia, że społeczeństwo polskie, we wszystkich swych odłamach pragnie stale współpracować z Armią, że rozumie doskonale potrzebę współżycia stałego i „codziennego" z Armią, gdyż jest Ona „krwią z krwi" i „kością z kości" naszej.

W dniach ciężkiej potrzeby, które każdej chwili spaść mogą na Polskę, cały Naród, zawsze i wszędzie zjednoczony będzie z Armią polską.

Manifestacje współżycia społeczeństwa cywilnego ze „społecznością" wojskową nie są czczą formą, a zawierają istotną treść drogą sercu każdego Polaka.



Rodzice chrzestni sztandaru: pp. Halina Regulska i min. F. Świtalski wraz z p. gen. Burhardt-Bukackim i adiutantem bat. pancernego, przy sztandarze na Polu Mokotowskim.

„Przysięgam na wierność" mówimy razem z dowódcą batalionu i my wszyscy, którzy czujemy i myślimy, że w każdej potrzebie godnie staniemy.

Podajemy szereg zdjęć z tej krzepiącej serce każdego Polaka uroczystości.

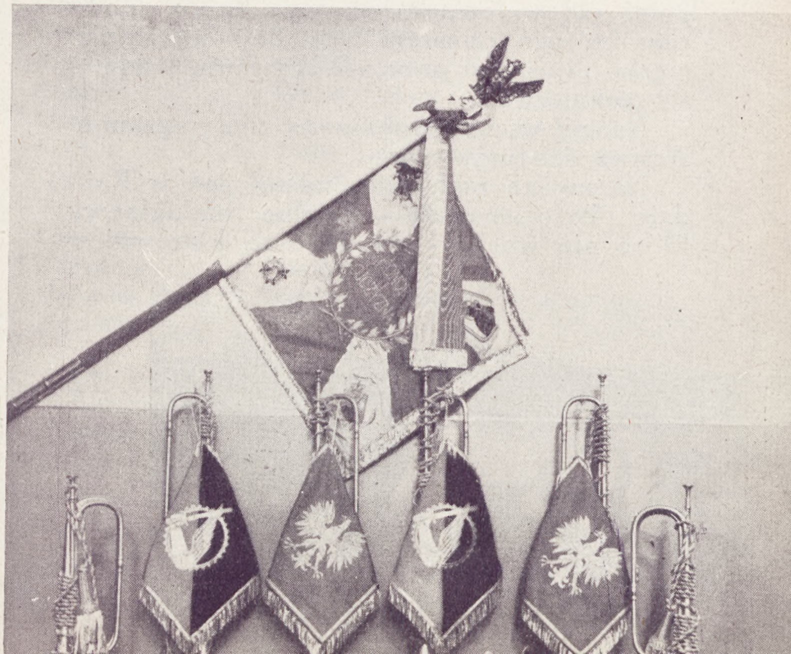
Koszt ufundowania sztandaru pokryły następujące organizacje:

Automobilklub R. P.	1250 zł.
Polski Związek Motocyklowy	300 „
W. K. S. „Legia"	800 „
Polski Klub Motocyklowy	300 „
Związek Oficerów Rezerwy	500 „
Polski Touring Klub, wraz z Delegaturami Prowincjonalnemi	2684 „

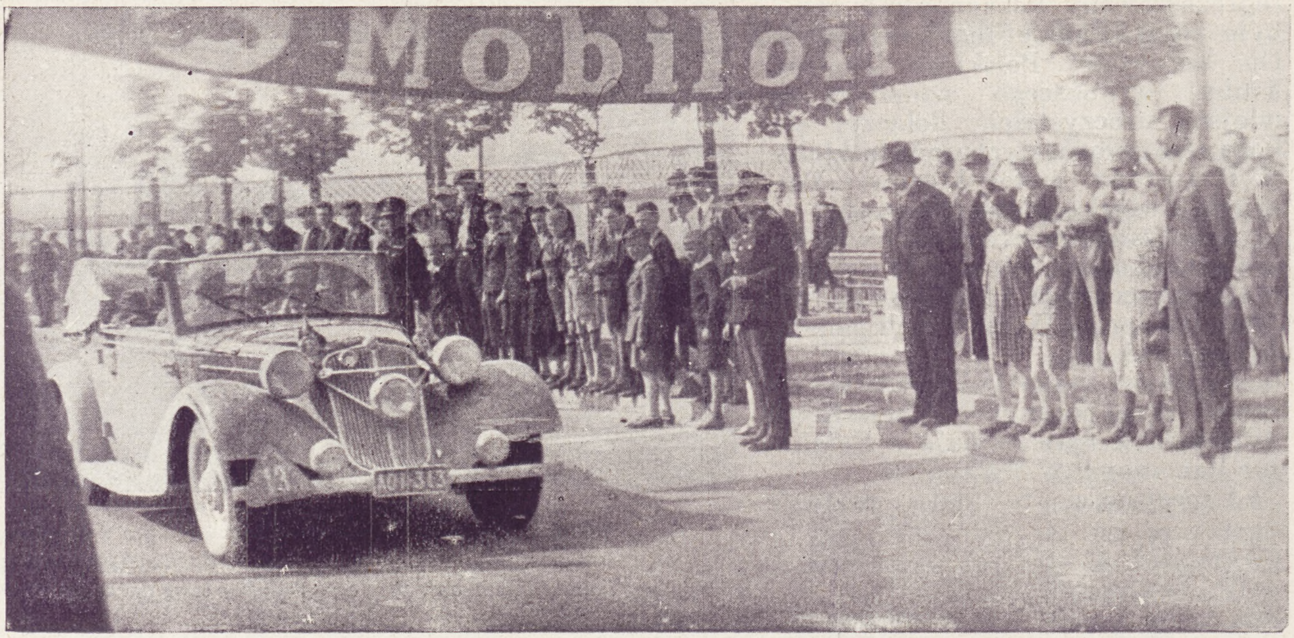
Szczegółową listę ofiarodawców umieścimy w najbliższym numerze.



Ks. biskup polowy Gawlina wbija gwóźdź do sztandaru.



Sztandar, 4 fanfary i 4 sygnałówki ufundowane z inicjatywy Polskiego Touring Klubu, dla Batalionu Pancernego stacjonowanego w Warszawie



Tatra p. kpt. Bronikowskiego wjeżdża na metę w Warszawie — Wybrzeże Kościuszkowskie.

II Raid Krajoznawczy po Polsce

Raid odbył się w dniach 4, 5 i 6 czerwca.

Zadaniem Raidu było udowodnienie, iż możliwem jest w naszych warunkach drogowych i turystycznych w ciągu jednego, dwu lub trzech dni świątecznych, zwiedzić szereg pięknych miejscowości, w promieniu 300, 1,000 i 2,200 kilometrów, od miejsca startu. Raid Krajoznawczy organizowany przez Polski Touring Klub jest obliczony na siły każdego turysty automobilowego, jest on jednocześnie sprawdzianem sprawności maszyn i ma na celu zaprawianie kierowców do pokonywania trudności trasy na naszych drogach, stanowiących wielką różnorodność nawierzchni i stanu.

Cel Raidu został całkowicie osiągnięty. Zawodnicy zjeżdżali na metę w Warszawie pełni zadowolenia z odbytego Raidu, podczas którego zmuszeni byli niejednokrotnie ciężko pracować przy pokonywaniu trudności technicznych.

Naogół wszystkie maszyny zdały egzamin sprawności turystycznej.

Na uwagę zasługuje udział pań w Raidzie. Było ich trzy — dzielne białogłowy, które nie wachały się siąść za kierownicą przy dość ciężkiej imprezie, wymagającej dużego wysiłku i przygotowania.

Udział w Raidzie brały pp. Irena Brodzka na Fiat 1500, Halina Martin, na Mercedes



Prezes P. T. Klubu p. Min. F. Świtalski w rozmowie z zawodniczką p. H. Martin.



Por. Saxl Otton na drodze Raidu.

i Cecylia Pajewska na Tatrze. Panie zdobyły złotą, srebrną i brązową plakietę, a więc komplet.

Wojsko również brało udział w Raidzie w osobie p. porucznika Ottona Saxla, który startował z Prużan na Opel-Olimpii, odbył bardzo piękną podróż, przejechał przez wszystkie mety i zjechał do Warszawy, bez defektu. Gdyby nie regulamin, zdobyłby złotą plakietę, ale do Krakowa przyjechał już po zamknięciu mety, a przeto zdobył plakietę srebrną.



Inż. Jan Potworowski ze Lwowa na Chevrolet. Zdobywca nagr. p. Prezesa Rady Ministrów.

Jak wiadomo regulamin przewidywał bardzo skomplikowaną punktację, gdyż i za drogę przebytą i za regularność, i za krajoznawstwo i za pasażerów. To też ustalenie punktacji zajęło Komisji Sportowej więcej czasu niż przewidywano. Tymbardziej, że statuty poszczególnych nagród przyznają nagrody zawodnikom, którzy czy to odwiedzili szereg miast w poszczególnych województwach, czy też wykazali się zaletami w prowadzeniu wozu, niezależnie od uzyskanego przez nich miejsca w klasyfikacji, to też Komisja Sportowa musiała szczegółowo badać karty drogowe każdego zawodnika, wertując je od deski do deski. Do momentu zamknięcia numeru ostatecznych obliczeń nie ustalono. Prowizoryczne obliczenia Komisji Sportowej ustaliły następującą klasyfikację zawodników.

KLASYFIKACJA.

Nr. start.	Nazwisko zawodnika	Marka wozu	ilość punktów	przyznano plakietę
1.	Siedlecki Krzysztof	B. M. W.	409,58	srebrną
2.	Windisch Ryszard	Fiat 508.	—	brązową
4.	Brodzka Irena	Fiat 1500	299,60	złotą
5.	Rozenblat Jerzy Jan	Fiat 1500	194,408	brązową
6.	Dawidowicz Władysław	Ford Eifel	216,928	brązową
7.	Potworowski Jan	Chevrolet	407,704	złotą
8.	Brojer Fryderyk	Hilman	137,506	brązową
9.	Erlich Juliusz	Fiat 1100	395,605	złotą
11.	Saxl Otton	Opel-Olimpia	333,544	srebrną
13.	Bronikowski Tadeusz	Tatra	395,08	srebrną
14.	Bergfried Karol	Opel-Olimpia	55,60	brązową
16.	Orange Stanisław	Mercedes	350,390	złotą
20.	Gromnicki Marceli	Opel	—	brązową
22.	Fogel Harry	Hudson	226,081	brązową
24.	Lipiński Henryk	Fiat 508	372,952	złotą
25.	Kamiński Zdzisław	Graham	390,517	złotą
27.	Hornberger Karol	Opel 6.	—	brązową
28.	Rozenblat Mieczysław	Citroën	194,08	brązową
29.	Sawicki Witold	D. K. W.	314,104	srebrną
33.	Pajewska Cecylia	Tatra	189,24	brązową
39.	Kozłowski Władysław	Fiat 1100	379,348	złotą
40.	Leśniewski Józef	Chevrolet	344,453	złotą
55.	Martin Halina	Mercedes Benz	303,298	srebrną
72.	Skarżyński Julian Jan	Fiat 508	—	brązową

Ostateczne wyniki podamy w numerze lipcowym.

Nagrodę p. Prezesa Rady Miasta — zdobył p. Potworowski, przejeżdżając w czasie Raidu przez 10 miast wojewódzkich i 47 powiatowych.



CO ZWIEDZIĆ W ŁOWICZU?

Artykuł K. Wyszomirskiego „Łowicz — Skarbnica kultury ludowej" w num. 5-tym Touringu wzbudził duże zainteresowanie naszych czytelników. Odpowiadając na szereg zapytań turystów, domagających się od nas szczegółowego wymienienia objektów godnych zwiedzenia w ziemi łowickiej, poniżej podajemy ich wykaz:

1 **Kościoły:**

Kolegiata, XVII w. barok, wnętrze bogate w pomniki, rzeźby, obrazy, tablice, skarbiec, bibliotekę, w podziemiach groby 12 prymasów. **Popijarski,** barok, freski, biblioteka. **Św. Jan,** barok. **Św. Leonarda,** barok. **Kaplica Karola Boremeusza** w gmachu pomisjonarskim, barokowe freski. **Kościół ewang.-Augsburski, XIX w.,** klasycystyczny.

2) **Muzea:**

Muzeum Miejskie im. Wł. Tarczyńskiego i Muzeum Etnograficzne imienia A. Chmielińskiej, liczne i cenne zbiory.

3) Ruiny zamku prymasowskiego (szosa Kutnowska).

4) **Budynki godne widzenia:**

1) Poczta, XIX w., klasycystyczny. 2) Gmach pomisjonarski, XVII wiek, barok, piękny dziedziniec, tablice pamiątkowe — erekcyjna, Chełmońskiego, poległych gimnazjalistów w 1920 r. 3) Ratusz, klasycystyczny. 4) Budynki po klasztorze i kościele O. O. Dominikanów, barok (obecnie koszary im. Marsz. Piłsudskiego). 5) Gmach poklasztorny O. O. Bernardynów, gotyk i barok (obecnie Liceum Pedagogiczne), tablica pamiąt. poległych w 1920 r.

5) **Domy prywatne godne widzenia:**

Dom upamiętniony pobytem Napoleona w 1806 r. — Rynek Kościuszki 3. Dom kurii wikariuszy, barok, dziedziniec z figurą św. Jana Nepomucena z ka-

rawiką, R. Kościuszki 29. Dom, Rynek Kościuszki 14, piękne arkady od strony dziedzińca. Kanonie, barokowe, Rynek Kościuszki Nr. 18, 19, 20. Domy barokowe — Rynek Kilińskiego Nr. 13 i Nr. 34. Zabytkowy dom drewniany przy ul. Stanisławskiego Nr. 21. Dom barokowy, ul. Zduńska 42. Dom „pod rogiem" ul. Zduńska 31. Pałacyk gen. S. Klickiego, uczestnika powstań 1794 r. 1830 r., baszta, ogród, ul. 3 Maja 20. Kustodia z bramą prymasowską przy R. Kościuszki Nr. 23.

6) **Szkoły:**

Szkoła Rolnicza Męska na Blichu. Szkoła po-

wszechna im. Prezydenta Mościckiego na Bratkowicach. Szkoła powszechna im. Legionów, ul. Kaliska. **Szkoła Rolnicza Żeńska w Dąbrowie Zduńskiej (12 klm.).**

7) **Instytucje użyteczności publicznej:**

Dom Ludowy. Elektrownia. Stacja wodociągowa. Mleczarnia parowa na Blichu.

8) **Okolice Łowicza:**

Wieś Popów (3 klm.), budownictwo księżackie. Most na rz. Słudwi (3 klm.) pierwszy w Europie most acetylenem spawany. Na szosie warsz. (12 klm.) słup graniczny Księstwa Łowickiego. Wieś Złaków Kościelny (17 klm.), stroje ludowe, w kościele freski Strojnowskiego. Chruślin (13 klm.), kościołek gotycko-renesansowy, piękne freski Zofii Bauduoin de Courtenay. Sobota (21 klm.), kościołek gotycko - renesansowy XVI w., wewnątrz freski Apoloniusza Kędzierskiego. Bielawy (24 klm.), kościołek XV w. gotyk zbarokizowany. Walewice (20 klm.) ongiś własność Marii Colonna-Walewskiej, pałac klasycystyczny, park, biblioteka, pamiątki. Arkadia (3 klm.), pseudoklasycyzm, park romantyczny, świątynie, zameczki, pomniki, obeliski, ruiny. Nieborów (9 klm.), pałac barokowy, biblioteka, cenne zbiory, ogród francuski, palmiarnia Bolimów (13 klm.), kościołek barokowy, mogiły powstańcze 1863 r., groby poległych z wojny światowej w Huminie (26 klm.).

PO ZDROWIE DO UZDROWISK CZECHOSŁOWACKICH.

Do jednych z najstarszych o wielkiej tradycji i wypróbowanej wartości należą uzdrowiska czechosłowackie.

Uzdrowiska te dzięki centralnemu położeniu Czechosłowacji w Europie są odwiedzane przez różne narodowości nie tylko europejskie lecz także z całego świata.

Charakterystyka uzdrowisk czechosłowackich jest następująca:

Frantiskovy Lazne są znane jako uzdrowisko dla chorób kobiecych i sercowych. Posiada najmocniejsze źródło soli glauberskiej i pierwszorzędne kąpiele borowinowe. Leczy choroby kobiece, reumatyzm, choroby nerwowe, złą przemianę materii i t. p.

Gräfenberk znane ze swego słynnego sanatorium leśnego D-ra Priessnitza, wyposażony w najnowocześniejszy zakład wodoleczniczy leczy choroby nerwowe, złą przemianę materii, neurastenię i t. p.

Karlova Studánka posiada najsilniejsze źródła roby kobiece, reumatyzm oraz choroby przemiany

żelaziste i leczy choroby sercowe, obiegu krwi, chomaterii.

Dolni Lipová. Uzdrowisko to jest znane z kuracji systemem D-ra Schrotta. Leczy choroby przemiany materii, neurastenii, kuracji uszczuplającej i t. p.

Karlovy Vary leczą schorzenia żołądka, kiszek, wątroby oraz zaburzenia przemiany materii.

Mariánske Lazne leczą choroby przemiany materii, ogólną otyłość, odtłuszczenie serca, podagrę, choroby mięśnia sercowego i t. p.

MILION DLA WILNA
SZCZĘŚCIE UŚMIECHNĘŁO SIĘ NIEZAMOŻNYM.

Szesnasty z kolei, a pierwszy według nowego podziału losów na pięć części, milion złotych padł w ostatnim dniu ciągnienia czwartej klasy czterdziestej pierwszej Loterii Klasowej na nr. 128215 w Wilnie.

Czytamy często o trudnościach, jakie przeżywa wileńszczyzna, to też milion ten będzie miał szczególne znaczenie dla gospodarstwa miejscowego i przyczyni się w dużej mierze do podniesienia dobrobytu ludności tej części naszych Kresów. Powstaną nowe warsztaty pracy, które licznym rodzinom bezrobotnych zapewnią możność zarobkowania.

Nie posiadamy jeszcze dokładnych szczegółów, dotyczących osób, obdarzonych tak szczodrze przez Fortunę. Na razie wiadomo tylko tyle, że są to osoby niezamożne, dla których kapitał odegra decydującą rolę w ich dotychczasowym trybie życia. Na pięć osób, wygrały trzy panie. Jest to znamienne, gdyż podczas ubiegłego ciągnienia cieszyły się panie specjalnymi względami losu.

Dziś każdy z tych, co wygrali jest posiadaczem 160.000 złotych, dzięki temu, że los podzielony został na pięć części. Przyszłość należy do nich i do tych, co wygrają w rozpoczynającej się czterdziestej drugiej Loterii.

Trzeba się tylko pośpieszyć z nabyciem losu do pierwszej klasy, bo ciągnienie zaczyna się 22 czerwca r. b.

ULGI DLA CZŁONKÓW P. T. K.

Członkowie Polskiego Touring Klubu, za okazaniem legitymacji P. T. K., korzystają ze zniżek w hotelach w całym szeregu miejscowości w kraju i zagranicą.

Ostatnio zgłosiły zniżki następujące hotele:

Bydgoszcz — Hotel pod Orłem, Gdańska 14 — zniżka 15%.

Kraków — Hotel Pollera, Szpitalna 30 — zniżka 10%.

Lwów — Grand Hotel — zniżka 10%, Krakowski zniżka 10%.

Łódź — Grand Hotel — 10—15%, — Savoy, ulica Traugutta Nr. 6 — zniżka 15%.

Poznań — Hotel Britania, Piłsudskiego 2 — 10%.

Warszawa — Hotel Angielski, Wierzbowa 6 — zniżka 15%, — Hotel Europejski — 10—15%, — Hotel Savoy, Nowy Świat 58 — 10%.







Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2.